

NR 1/2017 (141) styczeń-luty • Cena 26 zł (w tym 5% VAT)

OKRĘTY WOJENNE

www.okretywojenne.pl

Największy statek
XIX wieku



Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

Pogrom konwoju PQ-17

Fregaty typu „Blackwood”



Rosyjskie kutry bojowe

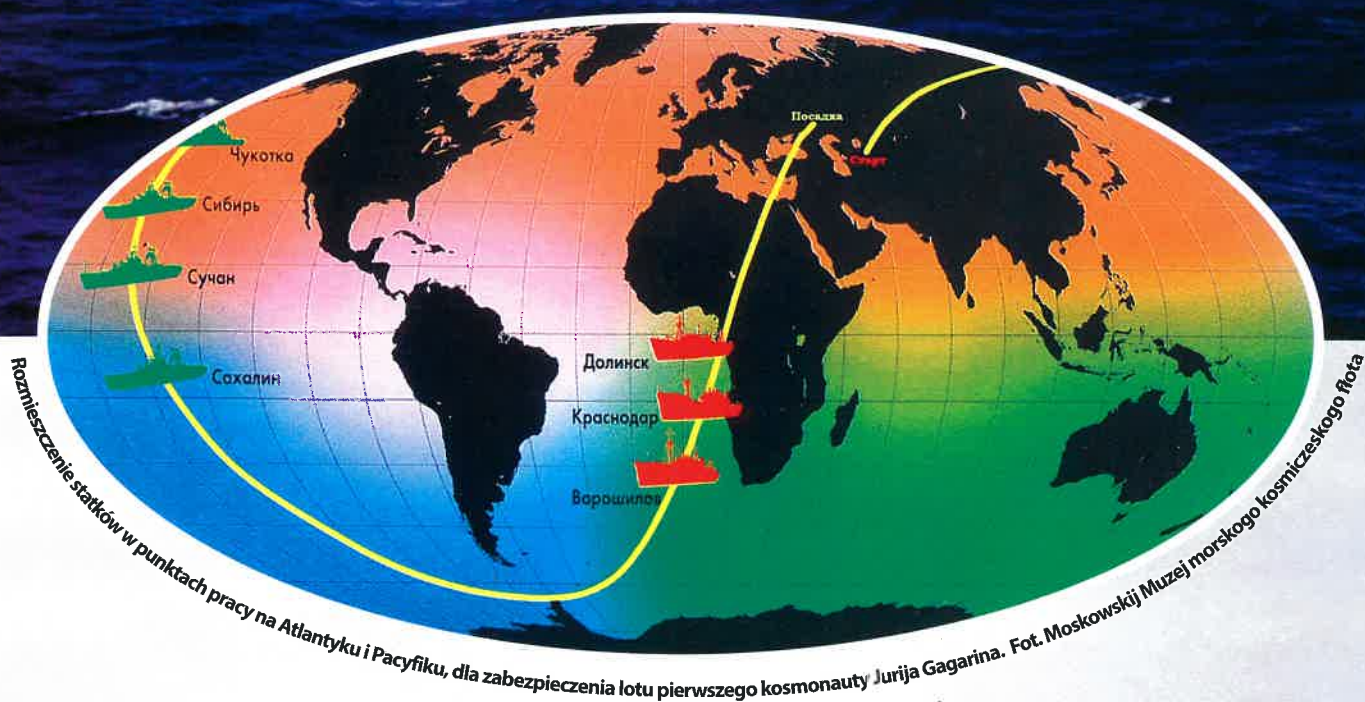
INDEKS 386138 ISSN 1231-014X



9 771231 014036 01

Dolińsk należący do pierwszych jednostek kosmicznej floty ZSRR.

Fot. Moskowskij Muzej morskogo kosmического флота



Бежика принадлежал к другой группе единиц космической флотии ЗСРР. Видимые характерные антенны связи спутниковой связи перед кормой.
Fot. Moskowskij Muzej morskogo kosmического флота

Redaktor naczelny
Jarosław Majinowski

Kolegium redakcyjne

Rafał Ciechanowski, Krzysztof Dąbrowski,
Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju

Andrzej S. Bartelski, Stanisław Biela,
Andrzej Danilewicz, Maciej K. Franz,
Jarosław Jastrzębski, Jerzy Lewandowski,
Wojciech Mazurek, Oskar Myszor,
Andrzej Nitka, Piotr Nykiel,
Jarosław Palasek, Jan Radziemski,
Marcin Schiele, Kazimierz Zygałdo

Współpracownicy zagraniczni

BELGIA
Leo Van Ginderen
CZECHY
Ota Janeček
FRANCJA
Luc Feron, Gérard Garier,
Jean Guiglini, Marc Saibène
GRECJA
Aris Bilalis
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
NIEMCY
Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Christoph Fetz,
Zvonimir Freivogel, Reinhard Kramer
ROSLA
Siergiej Batakin, Nikołaj Mitukow,
Siergiej Patianin, Konstantin Strielbickij
STANY ZJEDNOCZONE, A.P.
Arthur D. Baker III
UKRAINA
Anatolij Odajnik, Władimir Zabłockij
WIELKA BRYTANIA
John Jordan, Richard Osborne, Ian Sturton

Adres redakcji

Wydawnictwo „Okrety Wojenne”
Krzywoustego 16, 42-605 Tarnowskie Góry
Polska/Poland tel.: +48 32 384-48-61
www.okretywojenne.pl
e-mail: okrety@ka.home.pl

Skład, druk i oprawa

DRUKPOL sp. j.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. 32 285 40 35, www.drukpol.pl

© by Wydawnictwo „Okrety Wojenne” 2017

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą
wydawnictwa. Redakcja zastrzega sobie prawo
skracania i adjustacji tekstów. Materiałów nie
zamówionych nie zwracamy.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują
wyłącznie opinie i punkt widzenia ich autorów.

Nakład: 1500 egz.

I strona okładki:
Dziobowa rampa i luk rosyjskiego kutra
bojowego typu „Raptor”. Fot. Werft „Pella”

W NUMERZE



Jan Tymiański
Największy statek XIX wieku

2

11

Krzysztof Dąbrowski
Amerykańska flota w Pierwszej Wojnie
Światowej



Siergiej Patianin
„Wiatry”, „Poeci” i „Żołnierze” - niszczyciele
typów „Maestrale”, „Oriani” i „Soldati”, część I

17

24

David Irving
Pogrom konwoju PQ-17, część I



Hartmut Ehlers
Niszczyciele typu „Fletcher”, część III

40

56

Maciej Chodnicki
Ostatni krążownik liniowy świata
- HMS Vanguard, część I



Daniel Kowalczyk
„Marynarka Brunatnej Wody” - flota śródla-
dowa Francuskiego Korpusu Ekspedycyjnego
w Indochinach 1945-1954, część I

70

78

Maciej S. Sobański
Fregaty typu „Blackwood”



Aleksandr Mitrofanov
Kosmiczna flota ZSRR i Rosji, część III

89

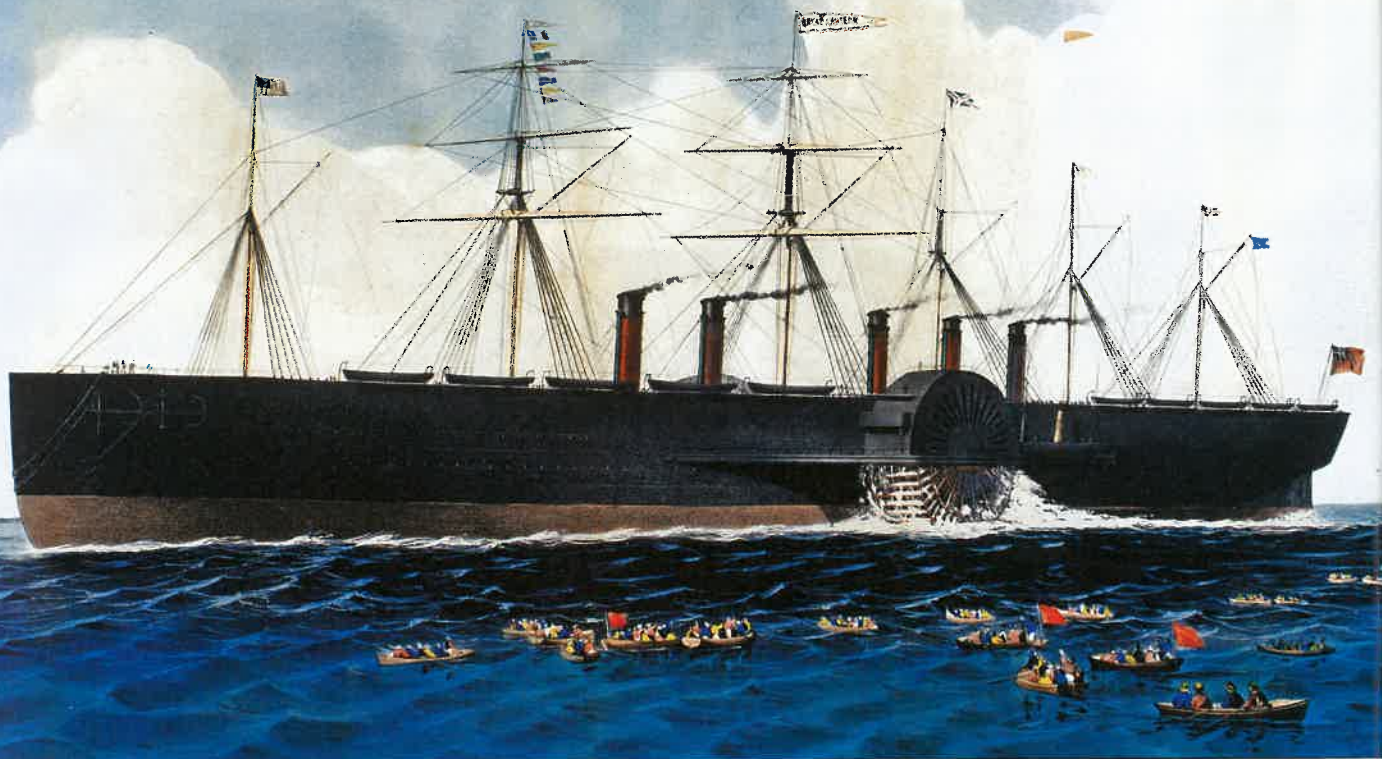
99

Alicja Rupińska
Była czwarta rano...



Aleksandr Mitrofanov
Nowe rosyjskie małe kutry bojowe

101



NAJWIĘKSZY statek XIX wieku

Trzeciego listopada 1857 roku tłumy mieszkańców Londynu zebrały się w Millwall nad Tamizą w celu obejrzenia pierwszego na świecie bocznego wodowania statku. Największego statku jaki do tej pory zbudowano.

Największy statek XIX stulecia okazał się również najbardziej pechowym, którego niezwykła historia obfitowała nawet w tragedię. Pierwsze nieudane wodowanie pociągnęło za sobą ofiary śmiertelne, których później miało być jeszcze wiele. Ta nowatorska jednostka będąca połączeniem żaglowca, bocznokołowca, śrubowca oraz wielkiego transatlantyka jakie budowano w pierwszej połowie XX wieku, była dziełem niezwykłego twórcy, wizjonera Isambarda Kingdoma Brunela. Lecz nawet on zmarł na zawał serca, zanim statek został ukończony i wyszedł w swój pierwszy rejs.

Twórca kolosa

Isambard Kingdom Brunel urodził się 9 kwietnia 1806 w Portsmouth. Ojciec jego Marc Brunel był francuskim emigrantem z Normandii, który wyjechał do Nowego Jorku. Będąc utalentowanym

inżynierem wrócił jednak do Anglii. Wkrótce potem ożenił się z Zofią z domu Kingdom. Ich jedyny syn poszedł w ślady ojca i otrzymał staranne wykształcenie. Początkowo uczył się w Anglii. Później uczęszczał do szkoły w Caen w Normandii, a następnie w Paryżu uczęszczał do szkoły Lycée Henrie Quatre, gdzie otrzymał solidną wiedzę z przedmiotów ścisłych. Był też praktykantem pracowni Louisa Bregueta, który znany był z wytwarzania różnych instrumentów naukowych w tym m. in. zegarów i chronometrów. Początkowo pomagał swemu ojcu w budowie pierwszego tunelu w Londynie pod Tamizą, gdzie mając 21 lat omal nie stracił przy tym życia. Szybko okazało się, że młody Isambard przerasta swego ojca pod względem zdolności inżynierskich i to w najrozmaitszych dziedzinach techniki i budownictwa.

Dorobek Isambarda Kingdoma Brunela w zakresie budownictwa jest imponujący. Tylko w pierwszej połowie XIX wieku zbudował m. in. kilkadziesiąt linii kolejowych na terenie Anglii, Irlandii, Włoch i Indii, kilka nabrzeży portowych, kilka suchych doków,

pięć mostów wiszących, ponad 100 kolejowych oraz kilka tuneli. Warto również wspomnieć, że podczas wojny krymskiej zaprojektował okręt pancerny, który wyrzuca pływające pociski. Projekt ten nie doczekał się wówczas realizacji. O jego geniuszu i nie przeciętnej wyobraźni świadczy zbudowanie prefabrykowanego szpitala wojskowego na 500 łóżek z klimatyzacją. Należy również podkreślić, że ten genialny konstruktor zajmował się nie tylko projektowaniem wielkich budowli. Interesował się również architekturą i projektowaniem wnętrz. W tamtym czasie mając zaledwie kilkanaście lat do grona jego przyjaciół zaliczali się m. in. tacy wynalazcy jak: James Watt, Robert Stephenson czy też John Scott Russell. Jednak jego najsłynniejszym dziełem miała się okazać nie budowla lądowa lecz statek. Statek jakiego świat jeszcze nie widział – największy parowiec świata.

Budowa Great Eastern

Revolucja przemysłowa, która rozpoczęła się najpierw w Anglii, szybko rozprzestrzeniała się na pozostałe kraje europejskie oraz Amerykę Pół-

nocną. Jej rozwój sprzyjał nowym wynalazkom co miało również swoje odzwierciedlenie w szybkim rozwoju jakiegoś czasu nastąpił w budownictwie statków i okrętów. Najbardziej spektakularnym przejawem tego rozwoju było zastosowanie maszyny parowej do napędzania jednostek pływających. Pionierami w tej dziedzinie byli Anglicy William Symington (1802) i Henry Bell (1812) oraz Amerykanie Robert Fulton (1807) i John Stevens (1808). Szacuje się, że w 1835 roku na świecie było około 1500 parowców, z czego połowa w Stanach Zjednoczonych¹. Pełne możliwości i przydatność z zastosowania nowego napędu w żegludze oceanicznej pokazały trzy pionierskie statki Isambarda Kingdona Brunela – *Great Western* (1832), *Great Britain* (1845) i wreszcie ostatni gigantyczny *Great Eastern* (1859). Statki te odmieniały standardy w żegludze oceanicznej. Pierwszy był rewolucją w myśleniu, bowiem nikt nie wierzył, że można parowcem przepłynąć Atlantyk. Drugi – jedyny który zachował się do naszych czasów był pierwszą jednostką w której zastosowano śrubę okrętową i żelazny kadłub². Ostatni był wyrazem wybujałej megalomanii Brunela jako wybitnego inżyniera. Pokazem możliwości technicznych, które na dobre zadomowiły się w budownictwie okrętowym ponad 40 lat później.

Przemiany w budownictwie okrętowym były również możliwe dzięki znacznemu rozwojowi w przemyśle metalurgicznym, co umożliwiało produkcję taniej i wytrzymałej stali, którą zaczęto wykorzystywać do budowy coraz większych i bardziej wytrzymałych kadłubów okrętów i statków. Brunel uważał, że można i należy budować parowce zdecydowanie większe, które mogłyby zabrać na tyle duży zapas węgla umożliwiający przepłynięcie Atlantyku. Ponadto twierdził, że większy statek zużyje mniej paliwa przez co będzie bardziej ekonomiczny. Trzeci z jego budowanych statków *Great Eastern* zwodowany w 1859 r. dokonał prawdziwej rewolucji tonażowej. Wyporność jego wynosiła 32 000 ton, tonaż 18 915 BRT, długość 211 m³.

W 1852 r. Brunel podjął decyzję o budowie trzeciego największego statku, dla armatora Eastern Steam Navigation Company obsługującego linię australijską. Prawdopodobnie na po-

myśl powstania bardzo dużego statku, który mógłby obsługiwać trasy dalekowschodnie Brunel wpadł rok wcześniej. Zbiegało się to w czasie z odkryciem złota w Australii w latach 40. XIX wieku. Największym atutem planowanej jednostki miał być szybki czas podróży dla wielkiej liczby bogatych osób bez konieczności uzupełniania węgla. Zakładano, że jednostka ta będzie w stanie osiągać prędkość do 15 węzłów, mając na wyposażeniu napęd mieszany, kołowo, śrubowy. Statek miał zapewniać podróż dla 4000 pasażerów. W I – klasie miało być 800 miejsc, w II klasie 2000, w III klasie 1200. Załoga miała liczyć 400 osób, ilość ładunku jaki statek mógł zabrać wynosiła 6000 ton. Opcjonalnie statek miał mieć możliwość transportu do 12 000 żołnierzy. Pierwotnie jednostka ta miała otrzymać nazwę *Leviathan*.

Pomimo braku doświadczeń w budowie tak wielkich statków Brunel wykonał projekt. Długość całkowita statku wynosiła 211,0 m, szerokość kadłuba 25,115 m, na osłonach kół łopatkowych 36,0 m, zanurzenie wynosiło 9,15 m, wyporność około 32 000 ton, a pojemność określono na 18 915 BRT. Tak więc projekt zakładał, że będzie to największy statek świata jaki do tej pory zbudowano⁴. Szerokość statku była za duża aby mógł on przepłynąć przez Kanał Panamski, który zbudowa-

wano w latach 1904-1914, a więc przeszło pół wieku później. Obawiano się również czy statek będzie mógł przepływać przez Kanał Sueski lecz gdy ten został otwarty w 1869 r. to *Great Eastern* już nie obsługiwał ruchu pasażerskiego.

Przedsiębiorstwo Johna Scotta Russella z Milwall podjęło się zadania budowy tej jednostki. Statek po raz pierwszy w historii postanowiono zwodować bokiem z uwagi na zbyt wąską Tamizę w tym miejscu aby możliwe było wodowanie wzdłużne. W dniu 1 maja 1854 r. rozpoczęto budowę kadłuba, którego wysokość w ciągu trzech lat urosła do 18 m, budowana przez około 2 tys. ludzi. Budowa statku zbiegała się w czasie z trwającą wojną krymską (1853-1856), co spowodowało znaczny wzrost cen na żelazo. Sytuacja ta m. in. miała wpływ na wstrzyma-

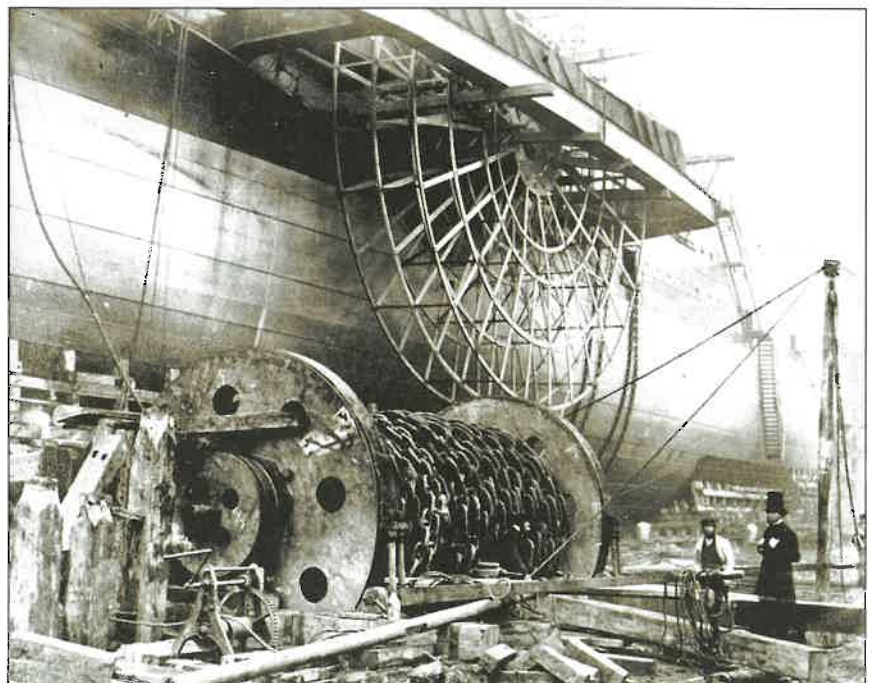
1. Tylko w Europie w połowie XIX wieku było około 511 samych okrętów wojennych o napędzie parowym, zob. B. Kozłowski, *Dzieje okrętu*, Warszawa 1956, s. 314, tab. 7.

2. Odrestaurowany statek można oglądać w Birstolu, gdzie pełni funkcję muzeum. 15 października 1996 r. otrzymał jako 12 z kolei jednostka pływająca na świecie nagrodę – medal International Maritime Heritage Award.

3. Rekord ten został pobito dopiero w 1899 roku przez *Oceanic*, który był dłuższy o 4 metry, a zwodowany w 1901 roku *Celtic* miał o 2000 BRT większy tonaż. *Lusitania* zwodowana w 1906 roku miała o 12 000 ton większą wyporność.

4. Największym wówczas statkiem na świecie był s/s *Himalaya* o długości niecałych 104 m zbudowana przez Charles John Mare & Company w 1853 roku.

Budowa *Great Eastern* prawie na finiszu. Dobrze widoczna budowa szkieletu koła łopatkowego.
Ryc. Library of Ireland



nie prac nad wielkim parowcem w lutym 1856 roku gdzie 25% kadłuba było gotowe. Zaprzesano wypłat dla budujących statek i Russell stanął w obliczu bankructwa. W maju 1856 roku udało się wznowić budowę. 31 października 1857 roku kadłub był gotowy do wodowania. Do jego zbudowania zużyto 30 tys. arkuszy żelaznych o wymiarach 3,05 m na 84 cm mających grubość 1,9 cm lub 2,54 cm. Statek miał – co wówczas było absolutną nowością techniczną podwójny kadłub do wysokości ok. 1,90 m ponad wodnicą. Dodatkowo kadłub podzielony był na 10 wodoszczelnych przedziałów. Dodatkowo środkowe grodzie zostały podzielone dwoma grodziami wzdłużnymi oraz licznymi mniejszymi grodziami. Nitowanie podwójnego dna było szczególnie ciężkie i niebezpieczne. Legendy i opowieści mówią, że podczas budowy kilka osób zginęło zamkniętych w komorach podwójnego dna. Prawdą jest fakt, że gdy rozpoczęto jego rozbiorę w 1889 r. w jego podwójnym poszyciu odnaleziono ludzki szkielet.

Wodowanie

3 listopada 1857 r. na Tamizie przewidziano pływ syzygiijny i właśnie wówczas zaplanowano wodowanie statku, które jednak nie udało się. Pod-

czas chrztu morskiego matka chrzestna Henrietta Hope, córka głównego sponsora budowy, znanego finansisty Henrego Thomasa Hope pomyliła nazwę statku, nadając mu imię *Leviathan*, choć wcześniej ustalono *Great Eastern*. Do nazwy tej powrócono w lipcu 1858 roku. Kadłub spoczywał na dwóch drewnianych platformach mających długość 36,6 m, umiejscowionych pod dziobem i rufą. Początkowo planowano pod nie położyć rolki i na nich stoczyć kadłub do wody. Duże koszty takiego rozwiązania zmusiły jednak do zamontowania żelaznych szyn kolejowych na drewnianych pochylniach, po których statek miał się ześlizgnąć do rzeki. Ponadto wykorzystano ręczne i parowe wyciągarki, a w celu asekuracji bębny hamujące. Potężne kołowroty napinające łańcuchy zamontowane były na nabrzeżu jak również na barkach zakotwiczonych na rzece. Spuszczenie ogromnego kadłuba na wodę okazało nie możliwe ponieważ zaciął się on na drewnianych kołyskach spoczywających na żelaznych rolkach, które toczyły się po szynach. Na domiar złego jedna z wyciągarek z łańcuchami o łącznej wadze około 1000 ton, które miały wstrzymać bieg kolosa uległa awarii i spowodowała śmierć kilku osób.

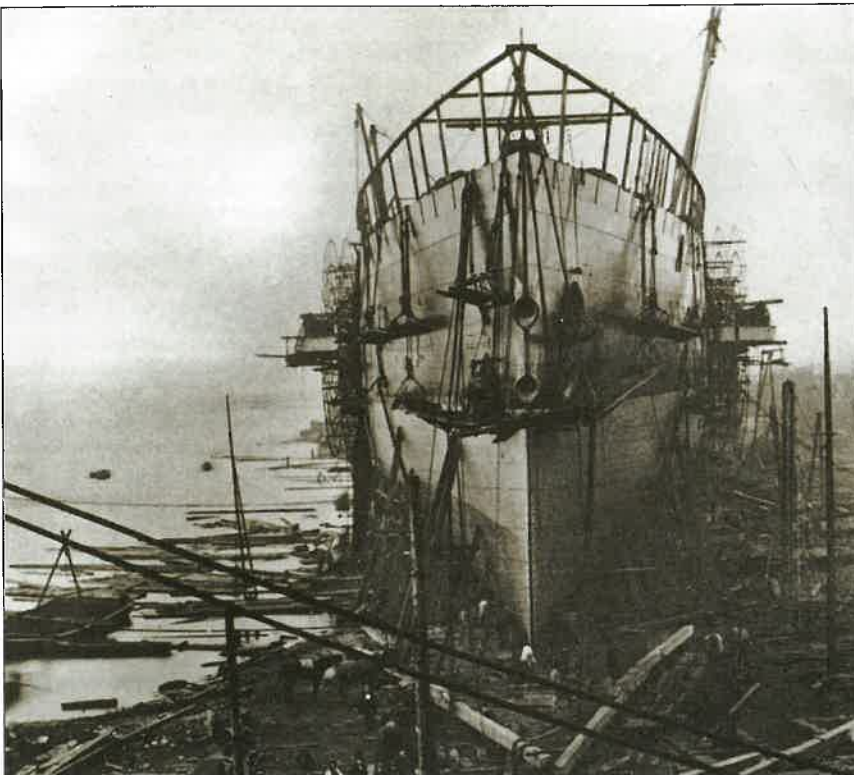
Potężne szarpnięcie spowodowało naprężenie na jednym z bębnow hamujących, a całe ramie korby obróciło się z ogromną siłą uderzając w ludzi znajdujących się w jej polu rażenia. Druga próba po miesiącu również nie przyniosła spodziewanego efektu. Tym razem również zginęło kilka osób. Tym razem z pośród widzów, pod którymi zarwał się jeden z przeładowanych pomostów. Wydarzenia te spowodowały, że pomysłodawca powstania tego giganta Brunel podupadł na zdrowiu. Koszty budowy i problemy z wodowaniem spowodowały, iż przekroczony został znacznie kosztorys osiągając 780 tys. funtów, co doprowadziło do bankructwa armatora.

Niespodziewanie po kilku miesiącach 31 stycznia 1858 r. sztormowa pogoda spowodowała znaczny przypływ, co spowodowało, że nieposkromiony do tej pory kadłub *Great Eastern* przy pomocy około dwudziestu podnośników parowych konstrukcji Richarda Tangyea udało się wreszcie z wodować. Statek był niewykończony lecz nowy armator The Great Ship Company sfinansował wykończenie – zwłaszcza wnętrza jednostki. Wykończenie wnętrza statku dotyczyło głównie kabin I klasy dla 300 osób, legendarnego wielkiego salonu o wymiarach 19x14,3 m i wysokości 4,20 m, który oświetlany był przez rzędy świetlików sufitowych umieszczonych na pokładzie głównym. Takiego luksusu jaki był na *Great Eastern* nie widziano do tej pory na żadnej innej jednostce. Ogromne kabiny miały m. in. rozsuwane ściany, chowane łóżka, umywalki, toaletki, wanny, bieżącą ciepłą i zimną wodę. Armator liczył, że luksus ten przyciągnie bogatych podróżnych i da mu spore zyski.

Isambard Kingdom Brunel 6 września 1859 r. po raz ostatni widział swoje dzieło na bankiecie zorganizowanym z okazji ukończenia statku, podczas którego dostał ataku serca i po kilku dniach 15 września 1859 roku zmarł mając 53 lata. Tymczasem statek był gotowy do wypłynięcia w swój pierwszy rejs. Miał prostą dziobnicę, gigantyczny kadłub z kołami łopatkowymi o średnicy 17,7 m, pięć kominów na pokładzie górnym oraz sześć masztów, które nosiły nazwy kolejnych dni tygodnia. Cztery z nich z ozaglowaniem typu szkuner a dwa z rejoywym o łącz-

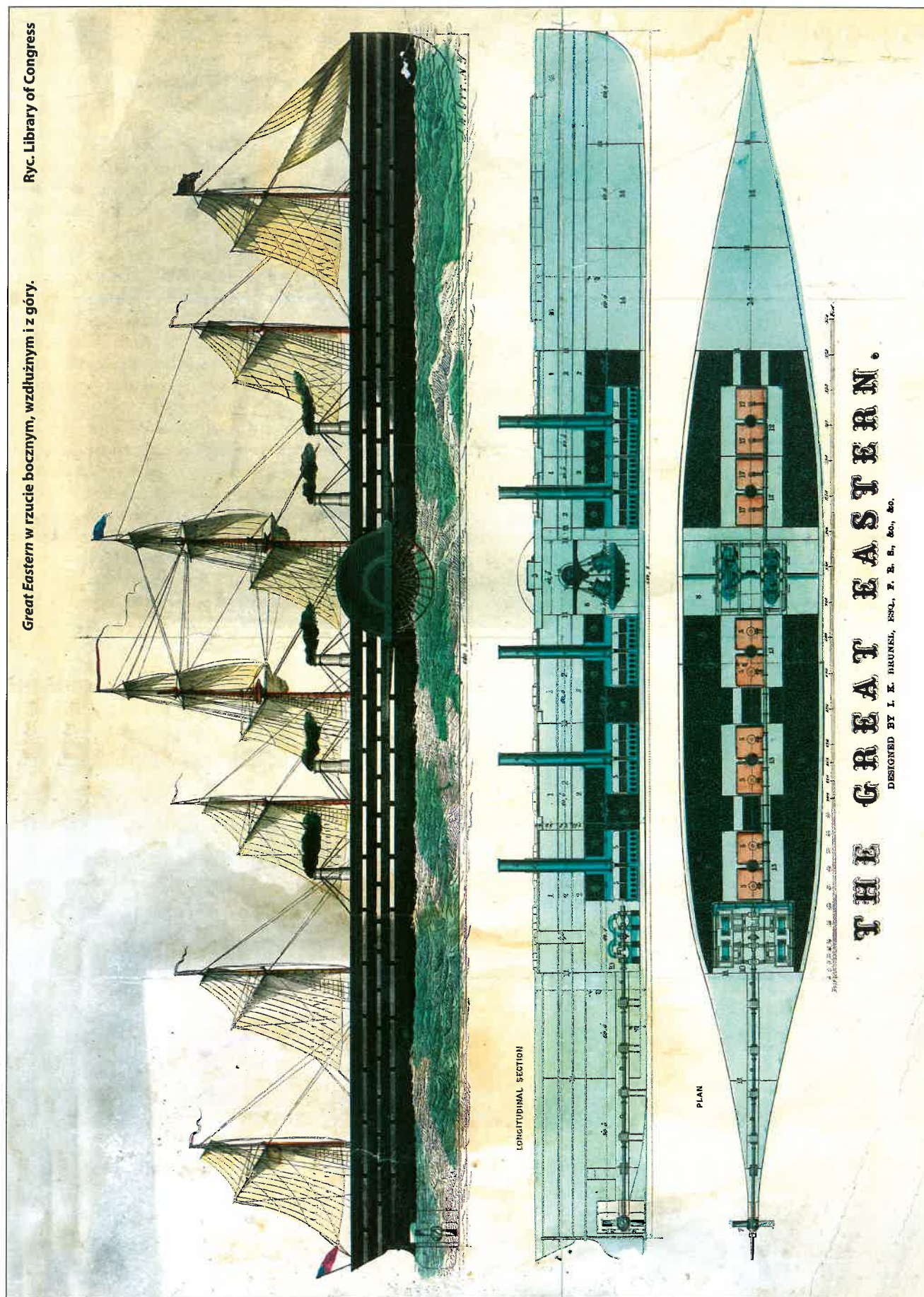
Widok *Great Eastern* od strony dziobu podczas budowy

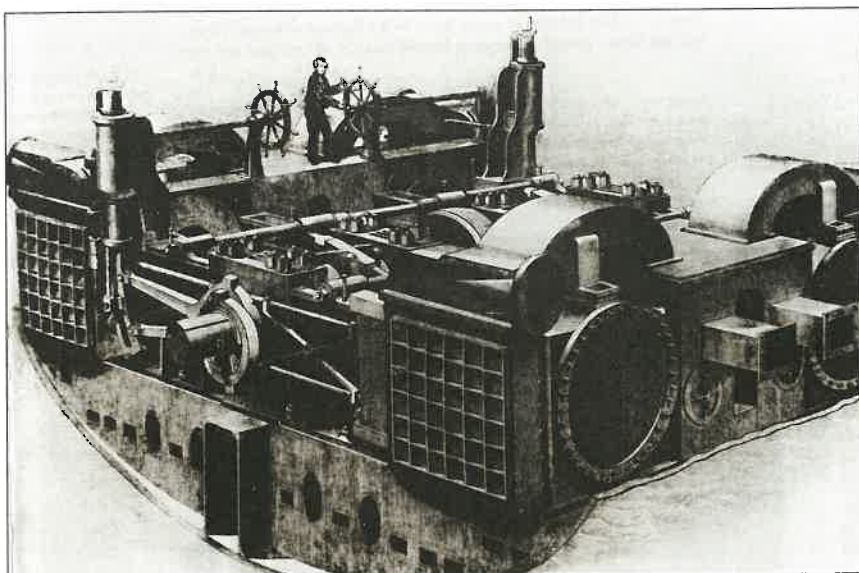
Fot. „Brunel and his world”



Great Eastern w rzucie bocznym, wzdłużnym i z góry.

Ryc. Library of Congress





Silnik konstrukcji Jamsa Watta do napędu śruby *Great Eastern*. Ryc. „Brunel and his world”

nej powierzchni ożaglowania 5400 m². Dwóch 30-metrowych parowczyków przewidzianych przez Brunela dla dowożenia pasażerów nie udało się zainstalować. Umieszczono natomiast 20 łodzi ratunkowych. Kolos napędzany był przez dwie siłownie o łącznej mocy 8,5 tysiąca KM⁵. Dwie kotłowne o dziesięciu kotłach dawały parę do kół łopatkowych i siłowni śrubowej. Pierwsza siłownia była konstrukcją Johna Scotta Russella, pozwalała na

Wybuch na *Great Eastern* 9 września 1859 roku.

osiągnięcie prędkości 8 węzłów. Był to silnik oscylacyjny mający cztery cylindry o średnicy 1880 mm i skok tłoka 4267 mm. Łączna moc tego silnika zasilanego parą o nadciśnieniu 0,17 MPa, wynosiła 2500 kW przy prędkości obrotowej 10,75 obr/min, cała masa liczyła 600 ton. Druga maszyna konstrukcji Jamesa Watta umożliwiała osiągnięcie 9 węzłów. Czteroskrzydłowa śruba ważyła 36 ton i miała średnicę 7,3 m. Napędzana była czterema ustawionymi

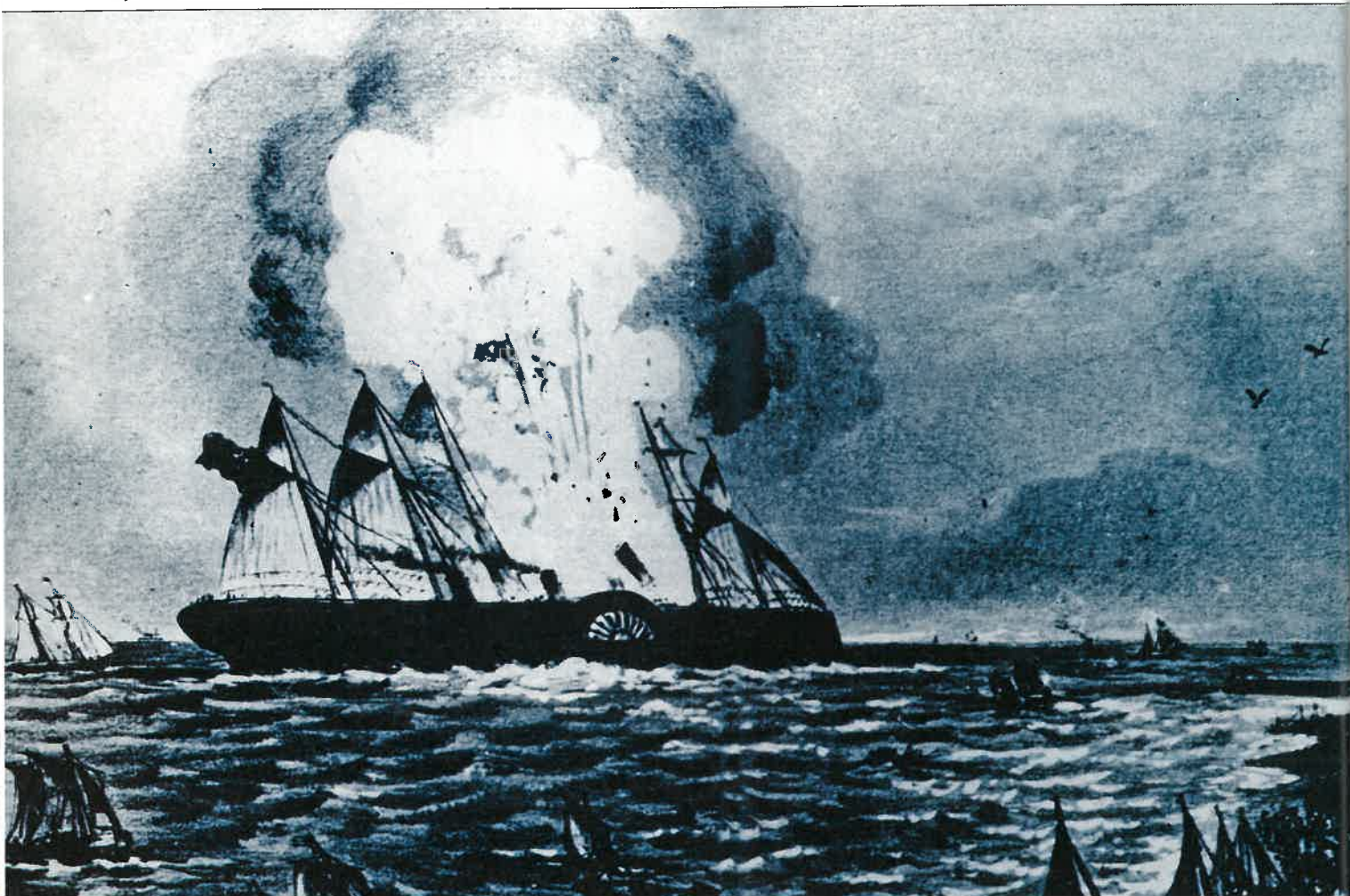
parami przeciwnie. Poziome cylindry o średnicy 2134 mm i skoku tłoka 1219 mm przy 38 obr/min rozwijały moc indukowaną około 3670 kW. Zużycie dobowe węgla wynosiło 330 ton.

Pierwsze rejsy do Ameryki

Ogłoszono konkurs na pierwszego kapitana i spośród 200 ubiegających się o to stanowisko wybrany został William Harrison. Był to bardzo dobry wybór, gdyż kapitan ten miał spore doświadczenie, które zdobył pływając u armatora Cunard Steamships Limited słynącego z bezpiecznych i niezawodnych rejsów. Pech jednak cały czas towarzyszył jednostce, gdyż w czasie próbnego rejsu doszło do wybuchu i pożaru, w wyniku czego pięciu palaczy zginęło, dalsze 12 osób zostało rannych. W środę 7 września 1859 roku statek wyruszył w próbny rejs. Dwa dni później około godziny 18:00 potężna jednostką wstrząsnął wybuch. Pierwszy z kominów wyleciał w powietrze unosząc jednocześnie kłęby pary wodnej. Woda do bojlerów silników parowych podgrzewana była wstępnie w rurach owijających rozgrzane kominy. Rozwiązanie takie stanowiło sku-

5. Niektóre opracowania podają łączną moc silników na 11 000 KM.

Ryc. „Brunel and his world”



teczną ochronę dla pasażerów, gdyż gorące kominy w kilku miejscach tworzyły ściany salonów wewnątrz statku. Po nagrzanu się od kominów woda w rurach opływała kocioł w metalowym płaszczu, który zaopatrzony był w zawór, służący jedynie do sprawdzania szczelności płaszcza wodnego przed uruchomieniem silników. Podczas pracy silników zawór ten nie powinien być zakręcony. Jednak z powodów problemów z pompowaniem wody do boilerów zdecydowano się doprowadzać ją bezpośrednio do kotłów, a nie przez rury i płaszcz wodny je okalający. Spowodowało to zbyt wielkie nagrzanie się wody w płaszczu i wysokie ciśnienie gorącej pary wodnej doprowadziło do rozsadzenia całej instalacji. Winnych tego zdarzenia nie ustalono, a sąd orzekł o przypadkowym wypadku. Straty były wielkie, zniszczony został m.in. wielki salon. Remont wyniósł 5 tys. funtów. Armator w celu pokrycia strat ustawił statek na redzie w Holyhead i wpuścił na pokład zwiedzających. Wkrótce silny sztorm zerwał statek z kotwicy i spowodował znaczne straty. Wybite zostały światliki przez co odnowione wnętrza znowu były zniszczone. Kapitan Harrison nie zdążył wypłynąć w pierwszy rejs, gdyż podczas przeprawy łodzią pomiędzy *Great Eastern* a lądem podczas sztormowej pogody silny szkwał przewrócił szalupę w wyniku czego zginął wraz z synem i bosmanem statku. Wszystkie te wydarzenia spowodowały, że na czele zarządu armatora stanął inżynier Daniel Gooch. John Scott Russell został usunięty pod pretekstem zaniedbań w wyniku ostatnich zdarzeń.

Po dwóch latach od zwodowania 16 czerwca 1860 roku statek wyruszył z Southampton w swój pierwszy rejs do Nowego Jorku. Nowy kapitan John Vine Hall miał na pokładzie tylko 35 pasażerów, którzy zapłacili za bilety na 418 osób załogi. Z tego powodu dla armatora była to klęska finansowa. Niewiele pomogło otwarcie statku dla zwiedzających w Nowym Yorku po dolarze od osoby, gdyż wówczas ze statku zaczęły ginąć rozmaite przedmioty z wyposażenia. Na nabrzeżu nieopodal statku ustawiano liczne budki z pamiątkami, urządzano loterie i wycieczki do innych miast na Wschodnim Wybrzeżu Stanów Zjednoczonych. Statek jednak pomimo sprzedania ponad



Podczas sztormu w trakcie rejsu do Nowego Jorku w bogato wyposażonych salonach działy się dantejskie sceny.
Ryc. „The great iron ship”

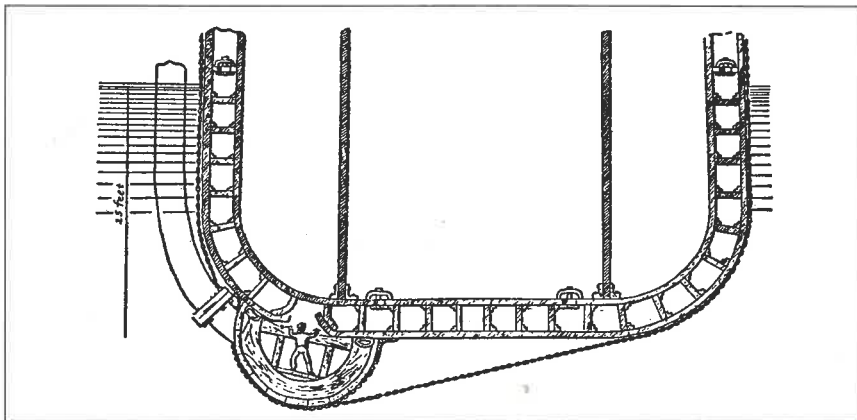
140 tys. biletów nadal przynosił straty. Pierwsza wizyta w Ameryce trwała dwa miesiące i gdy po 9 dniach rejsu powrotnego – co było rekordem statek wrócił do Anglii, dokonano redukcji załogi przed kolejnymi rejsami do Nowego Jorku.

10 września 1861 *Great Eastern* roku zabierając 400 pasażerów na pokład wpłynął w kolejną podróż do Nowego Jorku. Tego co wydarzyło się na Atlantyku nikt nie był w stanie przewidzieć. Sztorm połamał lewe koło łopatkowe. Sama śruba nie była w stanie utrzymać statku dziobem do fali. Wkrótce potem pękł trzon sterowy. Statek zaczął dryfować, a 45-stopniowe przechyły powodowały zalewanie wnętrza statku przez połamane światliki. W salonach prze-

mieszczające się wyposażenie raniło wiele osób. Statek udało się doprowadzić do Coork w Irlandii. Pasażerowie grozili procesami za straty jakich doznali, a sam statek poszedł na kolejny remont, który wyniósł 60 tys. funtów.

Po remoncie *Great Eastern* nadal kontynuował rejsy do Nowego Jorku mając nowego kapitana Waltera Patona. Miał on 37 lat i był doświadczonym oficerem na parowcach. Lecz i to nawet nie uchroniło statku przed kolejnymi kłopotami. Pod koniec sierpnia 1892 roku statek wpadł na podwodną skałę na podejściu do Nowego Jorku, rozpruwając dno na długości około 25 metrów. Załoga licząc na mocną konstrukcję jednostki (podwójne dno) chciała początkowo wrócić do Anglii,

Przekrój przedstawiający sposób naprawy rozerwanego poszycia *Great Eastern* w Nowym Jorku wymyślonym przez Edwarda Renwicka.
Rys. „The great iron ship”



lecz kapitan obawiając się jesiennych sztormów nie podjął takiej decyzji. Naprawa płaskiego poszycia statku była problematyczna, gdyż nie było suchego doku, który pomieściłby największy na świecie statek. Z pomocą przyszedł zdolny amerykański inżynier Edward Renwick, który zaproponował budowę kesonu, komory nałożonej na dziurę w dnie i opróżnionej z wody. Robotnicy mieli wejść przez dwa szyby i dokonać naprawy. Keson o długości 31 m i szerokości 5 m został zbudowany i nie bez trudności nałożony na miejsce rozdarcia poszycia. Naprawę wykonano w końcu grudnia 1863 roku, przy czym sam kapitan Paton musiał wchodzić do kesonu aby dać przykład wystraszonemu robotnikom.

Po skończonej naprawie statek wrócił do Anglii z 1200 pasażerami na pokładzie i 3000 ton ładunku. Przesunięcie rejsu powrotnego spowodowało, że żona kapitana Patona urodziła syna przy sztormowej pogodzie. Przymusowy remont w Ameryce powiększył straty armatora o dalsze 70 tys. funtów. Kilka następnych rejsów również przyniosło straty w wysokości 20 tys. funtów. Postanowiono wystawić statek na licytację lecz nikt nie był zainteresowany kupnem pechowego kolosa nawet za sumę 50 tys. funtów. Daniel Gooch znalazł nowych współników, wśród których był Cyrus West Field niestrudzony realizator pomysłu ułożenia kabla telegraficznego na dnie Atlantyku. Nowa spółka kupiła *Great Eastern* za jedyne 25 tys. funtów spłacając długi i wynajęła przedsiębiorstwu budującemu linie telegraficzne.

Great Eastern jako kablowiec

Historia układania telegraficznych kabli na dnie Atlantyku mogła by być tematem innego artykułu ale warto przypomnieć, że pierwsze próby prowadziły adoptowane do tego celu okręty HMS *Agamemnon* i USS *Niagara*. Po kilku nieudanych próbach wreszcie udało się nawiązać połączenie lecz bardzo szybko zostało utracone. Spowodowało to liczne spekulacje, mówiące nawet o mistyfikacji.

Cyrus Field jednak nie rezygnował i wynajął *Great Eastern* w celu podjęcia kolejnej próby. Była to jedyna w tamtym czasie jednostka, która mogła zabrać cały kabel oceaniczny na raz. Na *Great Eastern* przy pomocy dwóch sta-

rych przerobionych fregat *Ametyst*, *Iris* załadowano kabel długości 1400 mil morskich. Wcześniej przetransportowany z Greenwich w Londynie, do miejsca załadunku w Sheerness. Kabel ten był znacznie mocniejszy i cięższy od poprzednich. Ważył 1,1 kg na 1 m długości. W tym celu salony i luksusowe kabiny przerobione zostały na trzy ładownie. Adaptacja *Great Eastern* na potrzeby układania kabli pociągnęła również za sobą usunięcie dwóch kotłów i czwartego komina. Początkowo wszystko przebiegało pomyślnie. W nowej roli *Great Eastern* wraz z nowym kapitanem Jamesem Andersonem wyruszył 15 lipca 1865 roku z Foilhommerum Bay na wyspie Valentia spod brzegów Irlandii układając kabel. Towarzyszyły mu okręty wojenne *Terrible* i *Sphinx*. Z pokładu statku przesyłano nowo ułożonym kablem na ląd na bieżąco informację o postępach z prac, co z kolei pozwalało na wydawanie gazety okrętowej „The Atlantic Telegraph”. Po pewnym czasie kabel jednak ulegał uszkodzeniu. Zmuszało to do cofania statku i wylawiania uszkodzonego odcinka. Podczas takiego zabiegu kabel został zgubiony. Wyłowić go próbowano za pomocą kotwicy wraz ze stalową liną ta jednak zrywała się i po utracie kilku kolejnych kotwic musiano zaprzestać dalszej akcji oznaczając miejsce zgubienia kabla czerwoną pławą. 31 lipca po ułożeniu 1968 km kabla *Great Eastern* zawrócił do Anglii.

Pierwsza próba przeciągnięcia kabla przez *Great Eastern* nie udała się,

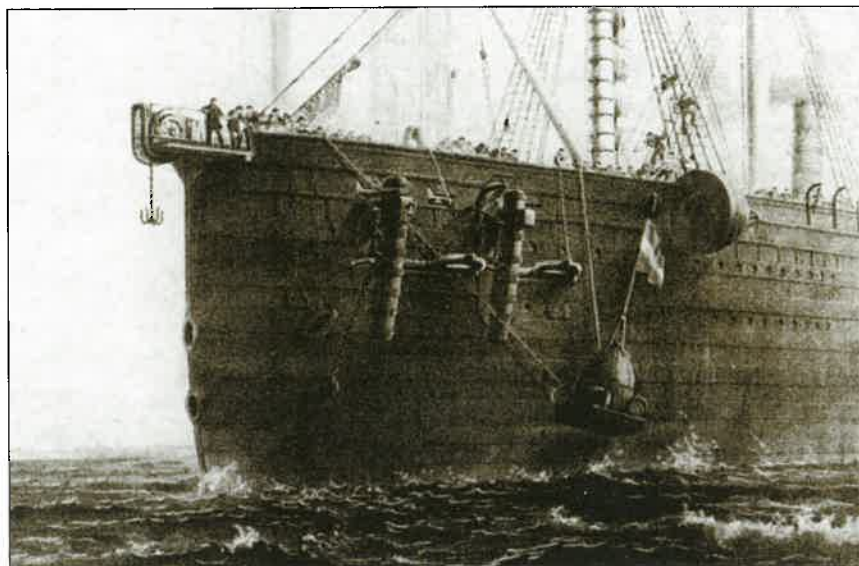
lecz niezniechęcony Cyrus Field wiosną 1866 roku założył Anglo-American Telegraph Company w celu zorganizowania nowego rejsu wraz z kolejnym kablem. 13 lipca 1866 roku *Great Eastern* wyruszył w drugi rejs w eskorcie okrętu wojennego *Terrible* i statku towarzyszącego *Medway*. Tym razem szczęście sprzyjało *Great Eastern* i kabel został położony. W dniu 27 lipca *Great Eastern* dotarł do Zatoki Trinity nawiązano połączenie pomiędzy Anglią a Stanami Zjednoczonymi. Sukces i rozgłos jaki towarzyszył temu wydarzeniu został jeszcze wzmocniony, gdyż 9 sierpnia statek wysłany został w celu odnalezienia kabla zgubionego rok wcześniej. Do odszukania zerwanego kabla przystąpiono przy pomocy specjalnej kotwicy i liny stalowej mającej średnicę 5 cm. Mimo, że dynamometr⁶ wykazywał parokrotnie opór trzech do czterech ton kabla nie udało się odnaleźć. 16 sierpnia kabel udało się odszukać, lecz po krótkim czasie został ponownie zgubiony. Odnaleziony został znowu po wielu próbach, a następnie udało się go wyłowić i dociągnąć 7 września do Heart's Content w Nowej Funlandii. W uznaniu królowa angielska Wiktorii nadała szlachectwo nie tylko dyrektorom i inżynierom Atlantic Telegraph Company, ale również kapitanowi *Great Eastern* Jamesowi Andersonowi.

Wydarzenia te zbiegły się z organizowaną w Paryżu wystawą światową,

6. Przyrząd do pomiaru wartości działającej siły, zwany także siłomierzem

Opuszczanie boi z *Great Eastern* w miejscu zgubienia kabla telegraficznego na Atlantyku.

Ryc. „The great iron ship”



przez co statkiem zainteresowali się Francuzi. W 1867 r. został on wynajęty przez grupę entuzjastów, którzy chcieli przewieźć amerykańskich gości na wystawę światową do Paryża. Parowiec został ponownie przebudowany na luksusowy transatlantyk. Zainstalowano m. in. czwarty komin, odbudowano salony. Wyremontowany *Great Eastern* mógł znów zabrać w podróż do Nowego Jorku bogatych pasażerów, jak się miało niebawem okazać w tej roli wielki parowiec miał wystąpić po raz ostatni. Bilety wahały się w promocyjnej cenie od 16 do 26 funtów szterlingów czyli od 400 do 650 ówczesnych franków. Wśród podróżnych, a było ich około 1200, znalazło się wówczas wielu znamienitych gości m. in. słynny później na całym świecie pisarz Juliusz Verne wraz z bratem Pawłem. Juliusz Verne chciał wykorzystać przeżycia z podróży największym statkiem świata do Ameryki w celu napisania na ten temat książki⁷.

Obaj bracia po przybyciu do Liverpoolu, skąd statek miał wypłynąć na brak wrażeń narzekać nie mogli. Rejs przesunięto o trzy dni, ponieważ nie skończono na czas bunkrowania węgla. Pierwszego dnia na morzu zdarzył się wypadek. Koło zębate kabestanów pękło, co spowodowało przerzucenie całego ciężaru kotwicy na 12 marynarzy, w wyniku czego jeden zmarł na miejscu, a czterech zostało rannych. W kolejnych dniach podróży jeden z członków załogi zginął zmieciony z pokładu przez falę. Wyprawa ta musiała wywrzeć na pisarzu ogromne wrażenie gdyż pisał on do swego wydawcy *Miejszy straszliwe uderzenia wiatru [Great Eastern] pomimo swej masy, tańczył na oceanie jak piórko; morska fala odebrała cześć dziobu. To było przerażające; mój brat stwierdził, że nigdy nie widział tak wzburzonego morza*⁸. Przeżycia, które na gorąco spisywał były różne, bo w innym miejscu pisać dla francuskiej gazety podkreślał jak bezpieczny jest to statek: *Podczas gdy potężny statek wręcz igra ze wzburzonym oceanem, pasażerowie w spokoju spożywają obiad [...] Great Eastern znalazł się na grzbiecie potężnej fali nie dało się odczuć wstrząsu ani kołysania [...]. Trzeba zatem wyraźnie powiedzieć, jest to bowiem kwestia zajmująca wielu podróżnych, których interesy czy pragnienia rozrywki wiedzie ku morzu – statek*



Juliusz Verne podczas podróży *Great Eastern*. Ryc. „The great iron ship”

rozmiarów *Great Eastern* bije wszystkie inne parowce, choćby dlatego, że jest od nich pięć czy sześć razy większy; jego masa czyni go obojętnym na kaprysy morza⁹. W podróż powrotną bracia Verne wyruszyli 17 kwietnia, opuszczając pokład *Great Eastern* w Breście.

Rejs ten przyniósł armatorowi *Great Ship Company* spore straty. Przedsiębiorczy Daniel Gooch szybko jednak wynajął statek ponownie francuzom. Paul Julius Reuter zamierzał ułożyć kabel telegraficzny z Francji do Stanów Zjednoczonych. Po kolejnej adaptacji *Great Eastern* na potrzeby kablówka, załadowano w Anglii liczący blisko 2590 mil morskich kabel. Kapitanem został doświadczony Robert Halpin, który we wcześniejszych ekspedycjach kablowych pełnił funkcję pierwszego oficera. Układanie nowego połączenia rozpoczęto 21 czerwca 1869 roku z Brestu i po licznych trudnościach udało się go doprowadzić do St. Pierre w dniu 13 lipca. Kolejne udane połączenie z Ameryką zainteresowało rząd brytyjski do nawiązanie podobnego połączenia z Indiami. Dotychczasowy kabel biegnący lądem przez wiele krajów objętych często lokalnymi konfliktami nie był połączeniem pewnym. Dlatego też zaplanowano połączenie liczące blisko 7 tys. mil morskich biegnące przez Lizbonę, Gibraltary, Maltę, Aleksandrię, Aden aż do Bombaju.

Great Eastern miał położyć kabel na najdłuższym odcinku od Bombaju do Adenu. Po załadowaniu kabla o długości 3600 mil wyruszył z Portland w dniu 6 listopada 1869 roku dowodzony przez kapitana Halpina na oko-

ło Afryki do Bombaju, który osiągnął po 83 dniach podróży. Na czas tego rejsu kadłub statku został pomalowany na białą, co miało pomóc w obniżeniu temperatury wewnątrz o ok. 8 stopni. Podczas postoju w Indiach wynikającego z bunkrowania węgla, statek odwiedziło tysiące osób. W dniu 14 lutego 1870 roku *Great Eastern* rozpoczął układanie kabla do Adenu, który przed samym końcem został zgubiony. Udało się go jednak szybko odnaleźć i po osiągnięciu Adenu w dniu 27 lutego wkrótce nawiązano połączenie Indii z Anglią i dalej Stanami Zjednoczonymi. W latach 1870-1874 *Great Eastern* położył jeszcze dwa kable na Atlantyku. Na trasie Valentia – Hearts Content na Nowej Fundlandii w okresie 14 czerwiec 1873 roku zakończony 27 czerwca, oraz drugi rok później układany od 26 sierpnia do 10 września. Statek powrócił do Anglii i jak się okazało było to jego ostatnie zadanie jako kablówka. W roku 1874 zwodowano pierwszy na świecie statek przeznaczony do kładzenia kabli nazwany *Faraday*, co spowodowało, że *Great Eastern* nie był już potrzebny

Ostatnie lata

Opuszczony przez załogę statek stał w Milford Haven do czasu, gdy inżynier F. Appleby wpadł na pomysł wykorzystania go do wbijania pali i obudowania naokoło suchym dokiem. Dok został zbudowany, lecz *Great Eastern* zmieścił się tam dopiero po zdemontowaniu osłon kół łopatkowych. Dalejszych prac zaniechano ze względu na koszty. Daniel Gooch ustąpił ze spółki armatorskiej, a statek został sprzedany za 26 000 tys. funtów firmie Lewis. Odtąd wielkie burty statku służyły jako przestrzeń reklamowa z hasłami „Lewis – Domy Towarowe”. Na statku urządzono bary, strzelnice, loterie i liczne atrakcje cyrkowe. Sprzedawano pamiątki z wizerunkiem statku. W ładowniach urządzono kabaret na tysiąc miejsc. Gdy kontrakt dobiegł końca statek przeholowano najpierw

7. Pływające miasto (fr. *Une ville flottante*, 1871) – jedenotomowa powieść Juliusza Verne’a z cyklu literackiego *Niezwykłe podróże* złożona z 39 rozdziałów.

8. H. R. Lottman, *Juliusz Verne*, Warszawa 1999, s. 146. W tym miejscu Verne jednak zbyt koloryzował, bo żadne oberwanie dziobu nie miało miejsca.

9. „Le Paquebot” 4 maja 1867, przedruk M. De-tombes, *Jules Verne et la Great Eastern*, 1867, „Bulletin de la Societe Jules Verne”, 1980 nr 56, s. 288, cyt. za H. R. Lottman, op. cit., s. 397.

do Dublina, z powrotem do Liverpoolu, aż wreszcie trafił w okolice Greenock na rzece Clyde. Tam w 1887 roku został kupiony przez samego właściciela przez podstawionego nabywcę. W listopadzie 1887 roku firma złomowa Henry Bath and Sons in Birkenhead kupiła go za 16 tys. funtów. *Great Eastern* ponownie został przeprowadzony do Liverpoolu gdzie miał być złomowany. Koszty tego przedsięwzięcia miały wynieść 20 tys. funtów. Dlatego też Henry Bath zorganizował licytację przedmiotów i wyposażenia statku na której zarobiono 58 tys. funtów. Złomowanie rozpoczęło 1 stycznia 1889 roku, a więc 31 lat po wodowaniu. Z uwagi na mocną nitowaną konstrukcję złomowanie zakończono dopiero w 1891 roku po 18 miesiącach.

Historia *Great Eastern* pod względem eksploatacji była zupełnie nieudana. Przewidziany został do przewozu dużej liczby pasażerów na długich trasach nie spełnił pokładanych w nim nadziei. Duży prosty kadłub, brak nadbudówek, pięć kominów i sześć masztów powodowały, że jego sylwetka była przytłaczająca. Również salony o stalowej architekturze wnętrza mimo bogatych upiększeń były przesadnie duże, puste, zimne i nie robiły dobrego wrażenia na podróżnych. Z punktu widzenia rozwoju techniki w budownictwie statków był to jednak duży krok na przód. Jednostka posiadała bowiem podwójne dno, grodzie wodoszczelne czy też pierwszą maszynę sterową. ●

Bibliografia (wybór)

http://www.maritimequest.com/side_wheel/great_eastern_1858/great_eastern_page_1.htm [odczyt 17.01.2016]
https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Great_Eastern, [odczyt 17.01.2016]
<http://www.smartage.pl/great-eastern-parowy-lewiatan-z-xix-wieku/> [odczyt 18.01.2016]

<http://legendtitanic.blogspot.com/2012/10/ss-great-eastern.html> [odczyt 19.01.2016]

<http://atlantic-cable.com/CablesShips/GreatEastern/> [odczyt 27.01.2016]

Ch. Bright, *The story of the Atlantic cable*, New York 1903.

J. Dugan, *The great iron ship*, London 1953.

P. Beaver, *The Big Ship: Brunel's Great Eastern - A Pictorial History*, London 1969.

A. Kludas, *Die großen Passagierschiffe der Welt*, Band I: 1858-1912, Oldenburg-Hamburg 1972.

Dumpleton, B., Miller M., *Brunel's three ships*, Melksham 1973.

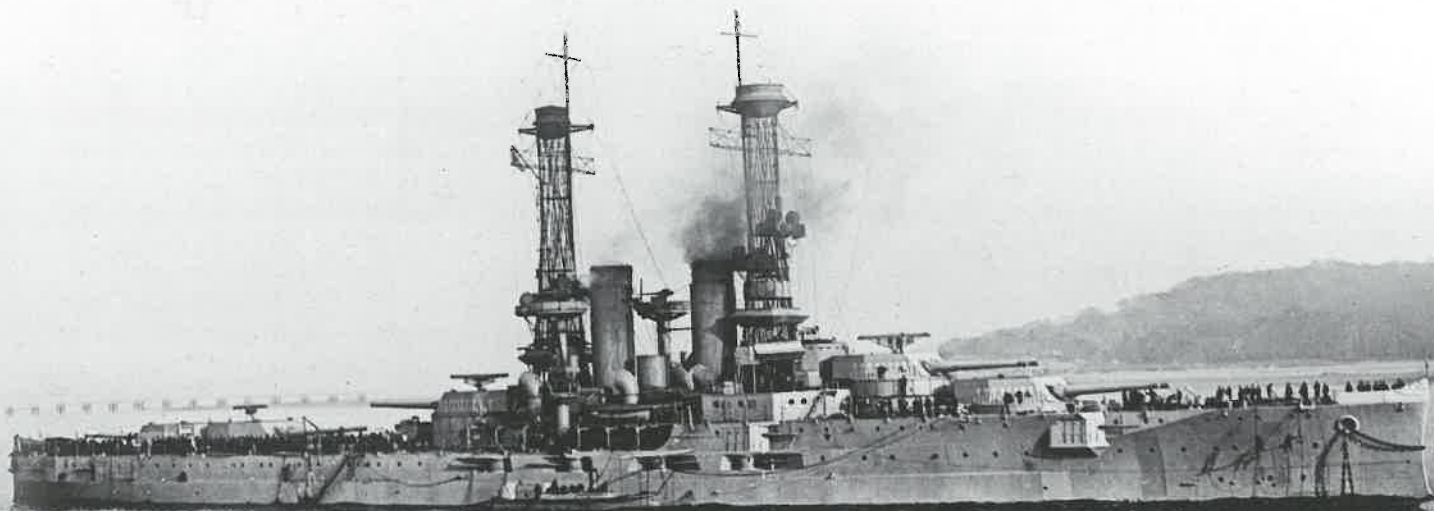
J. Pudney, *Brunel and his World*, London 1974.

W. J. Urbanowicz, *Transatlantyki*, Gdańsk 1977.

Fot. „Die großen Passagierschiffe der Welt”

Podstawowe dane techniczne <i>Great Eastern</i>	
Armator:	Great Eastern Ship Company
Stocznia:	Messrs Scott, Russel & Co. of Millwall yards in London, Anglia
Początek budowy:	1 maja 1854
Wodowanie:	31 styczeń 1858
Dziewicza podróż:	17 lipiec 1860
Złomowany:	1889-90
Tonaż:	18 915 ton
Długość:	211 m (692 stóp)
Szerokość:	25 m (83 stóp)
Napęd:	Cztery maszyny parowe napędzające koło łopatkowe i jeden silnik napędzający śrubę. Żagle, koło łopatkowe, śruba
Prędkość:	24 km/h (13 węzłów)
Pasażerowie:	4000
Załoga:	418





Amerykańska flota w Pierwszej Wojnie Światowej

Udział U.S. Navy w Drugiej Wojnie Światowej, szczególnie na Pacyfiku, gdzie była siłą dominującą, ale również w Bitwie o Atlantyk, jest większości zainteresowanych sprawami wojennomorskimi przynajmniej w ogólnym zarysie znany. Natomiast zapomniani i często pomijani jest udział amerykańskiej floty w „Wielkiej Wojnie”, a było on, choć nie obfitował w wielkie bitwy, całkiem spory i nie pozbawiony dramatycznych epizodów. Zważywszy, że oto przypada setna rocznica przystąpienia Stanów Zjednoczonych do udziału w pierwszym światowym konflikcie warto tenże udział przypomnieć.

Wstęp

Jeszcze nim w dalekiej Europie za-brzmiały „sierpniowe salwy” możliwość zbrojnego konfliktu z Niemcami była brana pod uwagę przez Stany Zjednoczone. Opracowano nawet plan wojny zwany od koloru czarnego War Plan Black. Przewidywał on między innymi bitwę floty amerykańskiej z jej niemieckim odpowiednikiem. Gdy już do wojny, której Niemcy były jednym z głównych uczestników doszło, to początkowo z wielu względów USA pozostały neutralnymi, co jednak nie oznacza, że bezczynnymi. Przy tym w okresie neutralności Amerykanie poświęcali flocie dużo uwagi między innymi uchwalając w sierpniu 1916 r. ustawę morską – Naval Act – zakładającą znaczną rozbudowę U.S. Navy. Długo by można pisać o okolicznościach, które w końcu doprowadziły

USA do podjęcia decyzji o przystąpieniu do wojny w kwietniu 1917 r., dość stwierdzić, że tak jak do innych przedsięwzięć tak też do udziału w światowym konflikcie Amerykanie podeszli z właściwym im w tamtych czasach zdecydowaniem i rozmachem.

Pierwsze akcje

Jednymi z pierwszych przedsięwziętych działań wynikających z przystąpienia USA do wojny było zajęcie niemieckich jednostek internowanych w amerykańskich portach. Dzięki temu Amerykanie zyskali sporo statków, które następnie wykorzystali do przerzutu swych sił na kontynent europejski. W większości przypadków zajęcia udawało się dokonać „bezboleśnie”, lecz jednak nie wszędzie, czego najlepszym przykładem była próba opanowania internowanego w porcie

Apra Harbour na wyspie Guam niemieckiego krążownika pomocniczego *Cormoran II*¹. Amerykanie planowali zawładnąć jednostką wysyłając oddział przyzwoy na pokładzie szkuner *Supply* oraz kierując na *Cormorana* działa artylerii nadbrzeżnej. Jednak Niemcom udało się zatopić swój okręt za pomocą ładunków wybuchowych, przy czym zginęło aż dziewięciu niemieckich marynarzy². Tym sposobem *Cormoran II* zatonął w Apra Harbour spoczywając na głębokości 34 m. Jako ciekawostkę warto dodać, że tuż obok – dosłownie na wyciągnięcie ręki – *Cormorana* leży japoński statek *Tokai Maru* zatopiony w dniu 27 sierpnia 1943 r. przez amerykański okręt podwodny *Snapper*. Mamy tu do czynienia z jednym z nielicznych przypadków, gdy wraki jednostek z dwóch wojen świato-

1. Zdobyty przez słynny krążownik *Emden* przy *Riazań* (rosyjski statek pasażersko-towarowy) doprowadzony do Tsingtau, gdzie został uzbrojony i obsadzony załogą celem wykorzystania w charakterze krążownika pomocniczego. W tej roli nie odniósł żadnych sukcesów, zaś w grudniu 1914 r. z powodu braku paliwa został internowany na amerykańskiej, a więc wówczas neutralnej, wyspie Guam.

2. Swoją rolę mogli mieć w tym Amerykanie usiłujący za pomocą „strzałów ostrzegawczych” uniemożliwić Niemcom zniszczenie jednostki.

wych leżą jedna obok drugiej. Nieudana próba zajęcia *Cormorana* określana jest nieraz mianem pierwszych amerykańskich strzałów w Pierwszej Wojnie Światowej – po przystąpieniu USA do wojny zapewne tak, choć warto odnotować, że w dniu 25 marca 1915 r. wystrzwały z fortu Castillo San Felipe del Morro (Puerto Rico) zmusiły do zatrzymania niemiecki zaopatrzeniowiec *Odenwald*, który został wprawie internowany, a w 1917 r. przejęty przez Amerykanów.

Amerykanie w Grand Fleet

Amerykańska flota mogła pochwalić się licznymi drednotami i superdrednotami, które potencjalnie stanowiły niemal wymarzone wzmocnienie dla brytyjskiej Grand Fleet. Niemniej decyzja o wysłaniu amerykańskich pancerników na pomoc sojusznikowi nie przyszła łatwo, bowiem godziła w uznawaną wówczas za pewien dogmat zasadę nie dzielenia floty liniowej. Jednak koniec końców na drugą stronę Atlantyku popłynął Battleship Division Nine (Dziewiąty Dywizjon Pancerników), którym dowodził kontradm. Hugh Rodman. Zdecydowano, by wobec trudności w dostarczaniu paliwa płynnego z powodu działań U-bootów, wyekspediować okręty z kotłami opalanymi węglem³, a mianowicie pancerniki *New York* (flagowy), *Delaware*, *Florida* i *Wyoming*. Wybiegając nieco w przyszłość dodać warto, że z dniem 11 lutego 1918 r. do sił tych dołączył okręt liniowy *Texas*, a 29 lipca 1918 r. *Arkansas*, który zastąpił *Delaware* – tenże odplynął do Stanów następnego dnia.

Pancerniki U.S. Navy, pokonując wyjątkowo silny sztorm na Atlantyku, dołączyły do Grand Fleet w dniu 7 grudnia 1917 r. jako Sixth Battle Squadron tj. Szósta Eskadra Pancerników. Amerykanie nie tracili czasu i szybko podjęli niezbędne czynności mające umożliwić współdziałanie z Brytyjczykami. Na pierwszy plan wysuwała się łączność, lecz nie tylko ona była ważna. Okręty budowane są z myślą o walce, a pancerniki w szczególności o walkę artyleryjskiej. Tu jednak ujawniły się po stronie amerykańskiej braki. Nie powinno to wszakże dziwić, bowiem Brytyjczycy mieli już spore doświadczenie, a ich metody szkoleniowe znacząco poprawiono po bolesnej „ju-

tlandzkiej lekcji”. Jednak Amerykanie, po początkowym niemiłym zaskoczeniu brytyjską przewagą w tym względzie, szybko przystąpili do intensywniej pracy i w stosunkowo krótkim czasie znacząco podnieśli poziom swojego wyszkolenia artyleryjskiego.

Rzecz jasna okręty U.S. Navy nie przybyły w celach szkoleniowych. Jak tylko poziom przygotowania Amerykanów do uczestnictwa w rzeczywistych działaniach bojowych uznano za wystarczający zaczęli oni brać udział w operacyjnych wyjściach w morze zarówno w ramach Grand Fleet jak też powierzonych im samodzielnych zadań. W szczególności począwszy od lutego, aż do kwietnia 1918 r. amerykańskie pancerniki zapewniały eskortę konwojom skandynawskim. Następnie kilkakrotnie osłaniały operacje minowe, zwłaszcza amerykańskie służące postawieniu „wielkiej zapyry” (patrz niżej). Jednak ani razu nie doszło przy tym do spotkania z okrętami nawodnymi przeciwnika. Nieco inaczej rzecz mieć się mogła jeśli chodzi o okręty podwodne. Amerykanie parokrotnie meldowali o zauważeniu U-bootów, a nawet o nieskutecznych atakach torpedowych nieprzyjaciela. Ponadto w dniu 14 października 1918 r. pancernik *New York* odniósł uszkodzenia na skutek zderzenia z podwodnym obiektem, który mógł być, a wówczas uważano, że niemal na pewno był, U-bootem.

Tymczasem wojna przybrała taki obrót, że klęska Państw Centralnych stała się nieuchronna. Wreszcie 11 listopada 1918 r. weszło w życie zawieszenie broni. Jednym z jego warunków było internowanie – *de facto* wydanie – trzonu niemieckiej floty. Na spotkanie udającej się w dniu 21 listopada 1918 r. do ostatniego miejsca swego postoju Hochseeflotte wyszła Grand Fleet. Uczestniczyły w tym również amerykańskie pancerniki, co było swego rodzaju ukoronowanie ich wojennej służby, lecz zarazem ustał też powód, dla którego w ogóle skierowano je na europejskie wody. Dlatego też szybko poczyniono przygotowania do ich powrotu na wody ojczyste. Uroczyste żegnane pancerniki U.S. Navy wypłynęły obierając kurs na amerykańskie wybrzeże w dniu 1 grudnia 1918 r. bez mała rok od dnia gdy przybyły, by wzmocnić brytyjskiego sojusznika.

Dla pełności wywodu dodać się jeszcze godzi, że prócz Battleship Division Nine za ocean popłynął jeszcze Battleship Division Six (Szósty Dywizjon Pancerników) w składzie *Utah*, *Nevada* i *Oklahoma*. Okręty te nie dołączyły do Grand Fleet, lecz po przybyciu na europejskie wody latem 1918 r. operowały z irlandzkiego Berehaven z zadaniem osłony amerykańskich transportów przemierzających Atlantyk przed niemieckimi rajderami. Wówczas jednak punkt kulminacyjny aktywności nawodnych „korsarzy kajera” dawno już minął i do walki z wrogiem nie doszło.

Tak więc, mimo, że łącznie dziewięć amerykańskich pancerników operowało na brytyjskich⁴ wodach nie miały okazji spotkać się w boju z okrętami przeciwnika, co jednak nie oznacza, że ciężkie działa amerykańskiej floty nie strzelały do Niemców, o czym poniżej.

Strzał z grubej rury

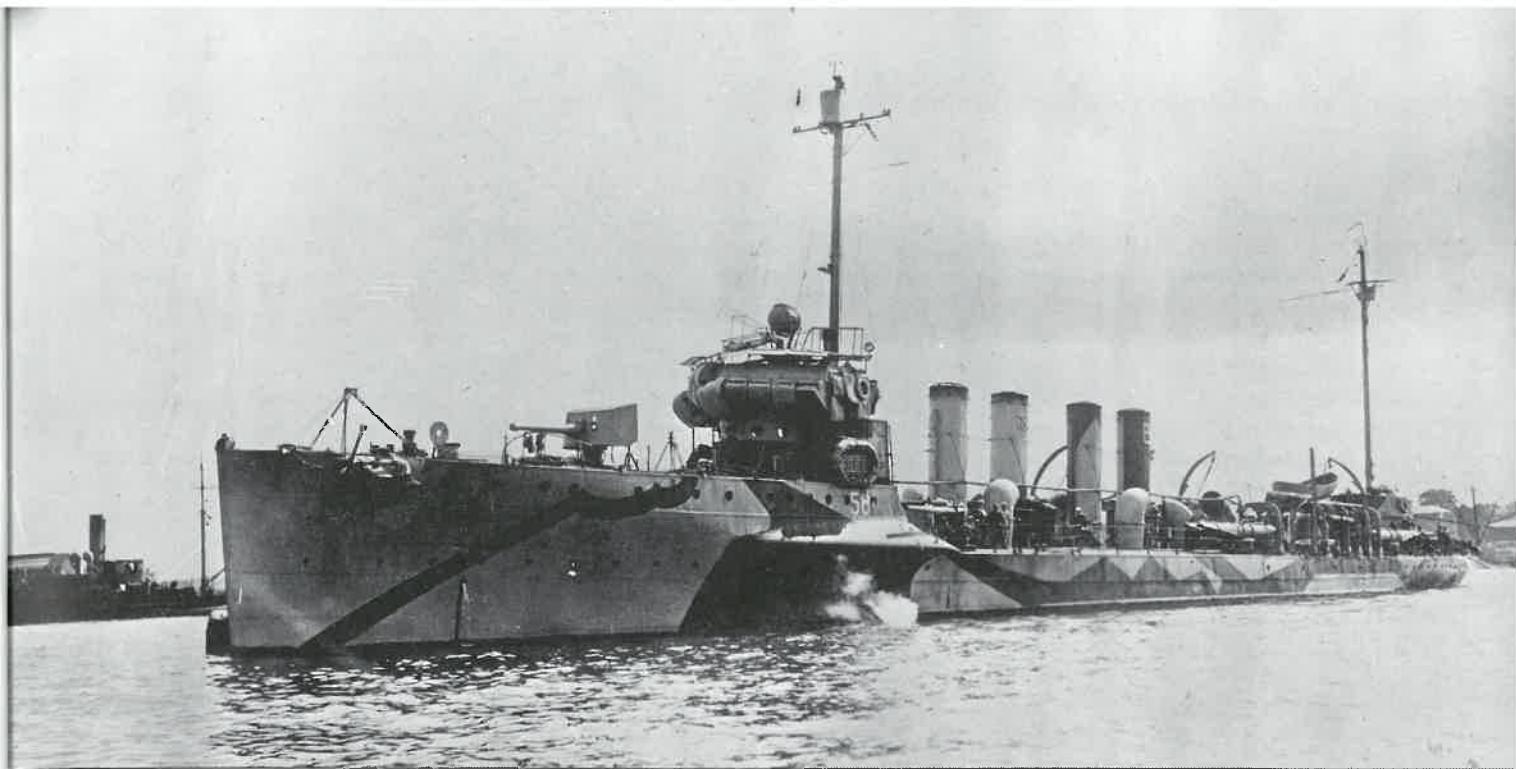
Warto pamiętać, że U.S. Navy walczyła również na lądzie i to właśnie na lądzie „przemówiły” jej ciężkie działa. By wyjaśnić w czym rzecz wprawie stwierdzić trzeba, że działania wojenne na Froncie Zachodnim jednoznacznie wskazały na konieczność dysponowania uzbrojeniem artyleryjskim łączącym duży zasięg i siłę rażenia z mobilnością. W owym czasie ciężka artyleria kolejowa najpełniej łączyła te wymogi, lecz amerykańska armia nawet nie posiadała armat, które choćby potencjalnie mogły by być wykorzystane w tej roli. Nie oznaczało to jednak, że Amerykanie byli w tym zakresie bezsilni, bowiem odpowiednie działa znajdowały się w dyspozycji U.S. Navy. Najnowszymi amerykańskimi działami morskimi były wówczas 16-calówki, lecz również potężnymi, a przy tym dostępnymi w wystarczającej liczbie były działa 14-calowe⁵.

Specjalne wagony artyleryjskie na dwunastu osiach dla tych dział począwszy od kwietnia 1918 r. produkowały zakłady Baldwin Locomotive Works. Zainstalowana na takim wa-

3. Węgiel i to o bardzo dobrej jakości wydobywano na Wyspach Brytyjskich.

4. W ówczesnych realiach – Irlandia nie była niepodległa – „operowanie na brytyjskich wodach” odnosi się do jednostek wchodzących w skład obydwu dywizjonów amerykańskich pancerników.

5. Wprawdzie 1 cal = 25,4 mm, co przy 14 calach daje 355,6 mm, niemniej w pol. literaturze przedmiotu powszechnie przyjmuje się, dla działa 14-calowych kaliber 356 mm.



Niszczyciel *Conyngham* na wodach europejskich.

Fot. NHHC

gonie pojedyncza armata kal. 356 mm przy maksymalnym kącie podniesienia wynoszącym 43° mogła miotać pociski o masie 640 kg na dystans do 38 000 m. Łącznie wyprodukowano jedenaście wagonów artyleryjskich w pierwszym wariantcie (był też drugi – patrz dalej) oznaczonym Mk I, z czego w sierpniu 1918 r. do Francji wyeksponowano pięć. Pojedynczy wagon artyleryjski, wagony amunicyjne, ze sprzętem pomocniczym i mieszkalne oraz lokomotywa z tendrem tworzyły baterię.

Artylerią kolejową U.S. Navy we Francji zwaną niejednokrotnie lądowymi pancernikami lub pancernikami na kołach względnie na szynach dowodził kontradmirał Charles Peshall Plunkett. Pod jego rozkazami znajdowało się pięć baterii oznaczonych numerami od 1 do 5. Chrzest bojowy artyleria kolejowa U.S. Navy przeszła w dniu 6 września 1918 r. kiedy to Battery (bateria) 2 zamaskowana w lasu Compiègne⁶ ostrzelała stację kolejową Tergnier. Właśnie tego rodzaju obiekty na zapleczu przeciwnika zwykle leżące na dystansie od 27 do 36 km stanowiły cele ostrzału artylerii kolejowej. Podczas kilku ostatnich tygodni wojny działa kolejowe 25-krotnie wchodziły do akcji przy czym łącznie zużyto 728 pocisków. Ostatni strzał oddała Battery 4 wystrzeliwująca w dniu 11 listopada 1918 r. pocisk o godz. 10:57 z takim wyliczeniem, by uderzył w cel tuż przed samym wejściem w życie zawieszenia broni o godz. 11:00.

Zauważyć można jeszcze, że dodatkowe działa typu Mk I wyprodukowano na zamówienie armii, a następnie opracowano wariant oznaczony Mk II na wagonie mającym 20 osi, z licznymi ulepszeniami względem pierwotnej wersji. Jednak zarówno armijne Mk I jak też Mk II wykonano zbyt późno, by zdążyły wziąć udział w działaniach bojowych. Do dnia dzisiejszego zachowało się jedno działo kolejowe typu Mk I, które stanowi część ekspozycji stałej na terenie Stoczni Marynarki w Waszyngtonie (Washington Navy Yard).

Przeciw podwodnym piratom

W dniu 4 maja 1917 r. do irlandzkiego portu Queenstown (ob. Cobh) zawinęło sześć amerykańskich niszczycieli: *Wadsworth*, *Davis*, *Conyngham*, *McDougal*, *Wainwright* oraz *Porter*, którymi dowodził komandor Joseph Knefler Taussig. Siły te systematycznie wzrastały, tak, że w różnym czasie między majem 1917 r. a końcem wojny w Queenstown bazowało 47 (lecz zwykle nie więcej aniżeli 24 równocześnie) niszczycieli U.S. Navy nie licząc mniejszych okrętów bojowych i jednostek pomocniczych. Ponadto amerykańskie niszczyciele operowały również z Brestu na francuskim wybrzeżu atlantyckim. W rzeczy samej z początkiem 1918 r. to właśnie Brest stał się de facto główną bazą atlantyckich sił ZOP U.S. Navy, gdzie równocześnie bazowało do 33 amerykańskich niszczycieli (znów nie licząc innych jednostek)

Dowództwo tamże sprawował w pierw konradm. William Fletcher a następnie konradm. Henry Wilson. Ponadto amerykańskie niszczyciele operowały również z Gibraltaru (dowódca konradm. Albert Niblack), lecz było to kilka zaledwie jednostek, w większości starszych typów. Niszczycielom U.S. Navy gros czasu pochłaniała żmudna służba eskortowa i patrolowa. Starcia z wrogiem były stosunkowo rzadkie, co jednak w niczym nie zmniejszało ani ich dramatyzmu, ani zaciętości. Utracono jeden okręt, *Jacob Jones*, zatopiony w dniu 6 grudnia 1917 r. przez *U 53*, a wcześniej, dnia 15 października niszczyciel *Cassin* został poważnie uszkodzony (torpeda urwała rufę) przez *U 61*. Ze swej strony Amerykanie dnia 17 listopada 1917 r. zatopili⁷ *U 58* – sukces ten przypadł w udziale niszczycielom *Fanning* i *Nicholson*.

Niebezpieczeństwo stwarzane przez U-booty było na tyle duże, że same tylko niszczyciele nie były w stanie mu podołać. Koniecznym stało się posiadanie licznych jednostek ZOP, które na dodatek musiano pozyskać w krótkim czasie. Odpowiedzią na to zapotrzebowanie było opracowanie ścigaczy okrętów podwodnych – ang. submarine chaser stąd też jednostki te określano mianem typu SC – które dzięki prostocie konstrukcji i wykorzystaniu metod stosowanych w masowej pro-

6. Tymże właśnie w lasu Compiègne gdzie podpisano zawieszenie broni.

7. Ścisłej zmuszony do wynurzenia U-boot dokonał samozatopienia.

dukcji przemysłowej szybko zbudowano w dużej liczbie. Ścigacze były niewielkimi jednostkami o wyporność ok. 70 ton, z kadłubami wykonanymi z drewna i napędzane silnikami benzynowymi. Ich uzbrojone zasadniczo składało się z pojedynczego działka 3-calowego (kal. 76,2 mm) oraz bomb głębinowych. Co istotne na okrętach tych instalowano hydrofony, to jest pasywne urządzenia hydrolokacyjne wykrywające odgłosy, przede wszystkim szum śrub, zanurzonych okrętów podwodnych. Taktyka działań ZOP przewidywała operowanie zespołami po 3-4 jednostki, przy czym celem umożliwienia niezakłóconej pracy hydrofonów zalecanych było od czasu do czasu stopować. Na europejskie wody U.S. Navy wyekspediowała 72 ścigacze typu SC⁸, z czego około połowę skierowano celem wzmocnienia sił dozorujących zaporę w Cieśninie Otranto blokującą okrętom podwodnym Państw Centralnych wyjście z Adriatyku na Morze Śródziemne. Służąc tam i na innych akwenach amerykańskie ścigacze łącznie zgłosiły zatopienie aż 19 (!) nieprzyjacielskich okrętów podwodnych, choć

powojenna analiza strat U-bootów nie pozwala na potwierdzenie zniszczenia chociażby jednego z nich. Tak więc nadzieje na znalezienie w jednostkach typu SC skutecznego środka ZOP nie do końca się ziściły. Niemniej jednak okręty te nie były bezużyteczne, a wręcz przeciwnie, bowiem choć nie zatopiły ani jednego U-boota, to jednak znacząco utrudniały im swobodne operowanie. Kończąc wątek dotyczący jednostek typu SC odnotować jeszcze warto, że amerykańskie ścigacze brały też udział w alianckim ataku na austro-węgierską bazę w Durazzo (ob. Durrës) przeprowadzonym 2 października 1918 r.

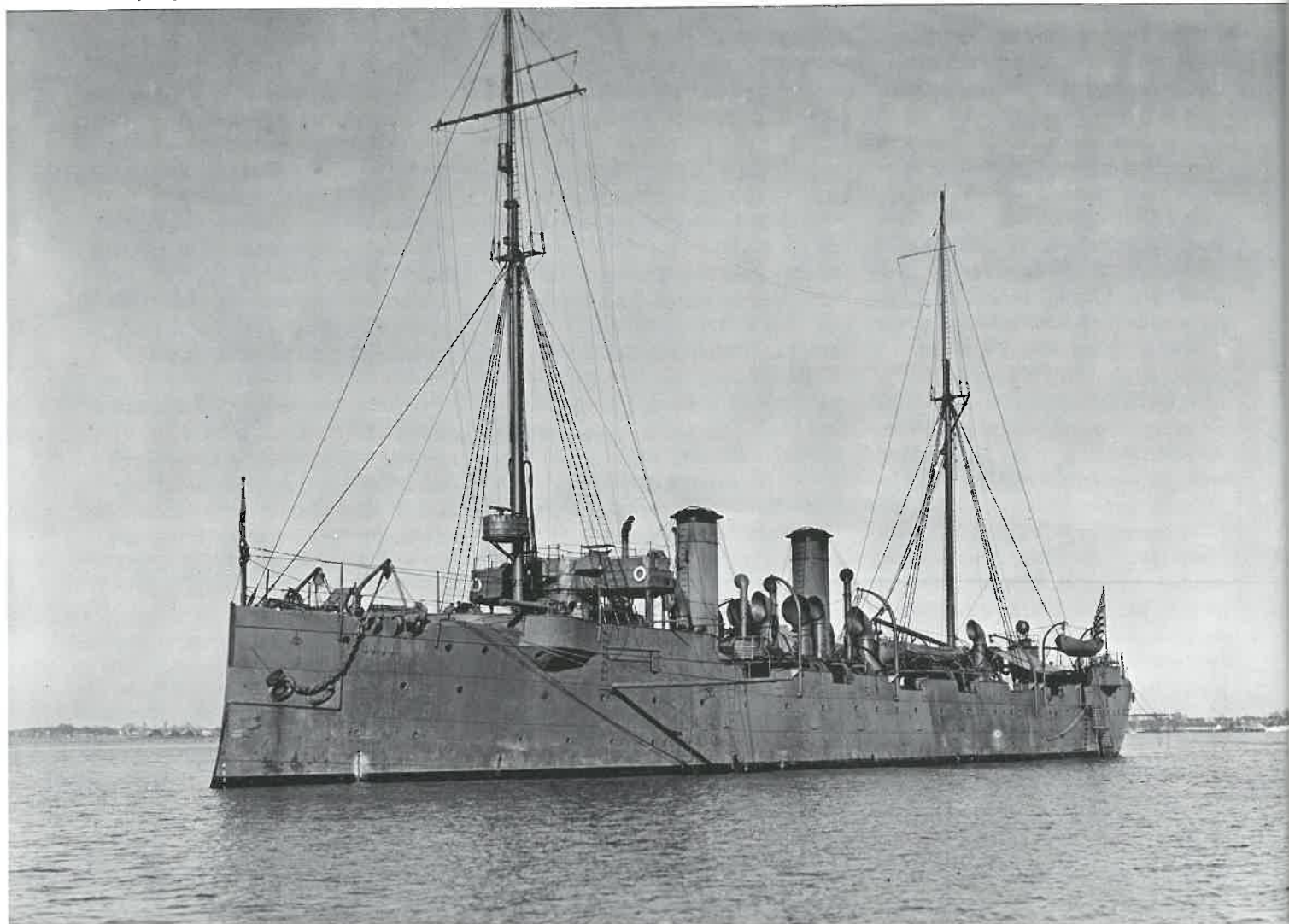
Obok większych i mniejszych „prawdziwych” okrętów wojennych Amerykanie skierowali do zadań ZOP również doraźnie przystosowane zmobilizowane jednostki cywilne. Wśród nich sporo było pełnomorskich jachtów i im właśnie przypadło stoczyć kilka potyczek z U-bootami. Ciekawym zbiegiem okoliczności dwa potencjalnie najbardziej owocne starcia, z amerykańskiego punktu widzenia rzecz jasna, miały miejsce w maju 1918 r.

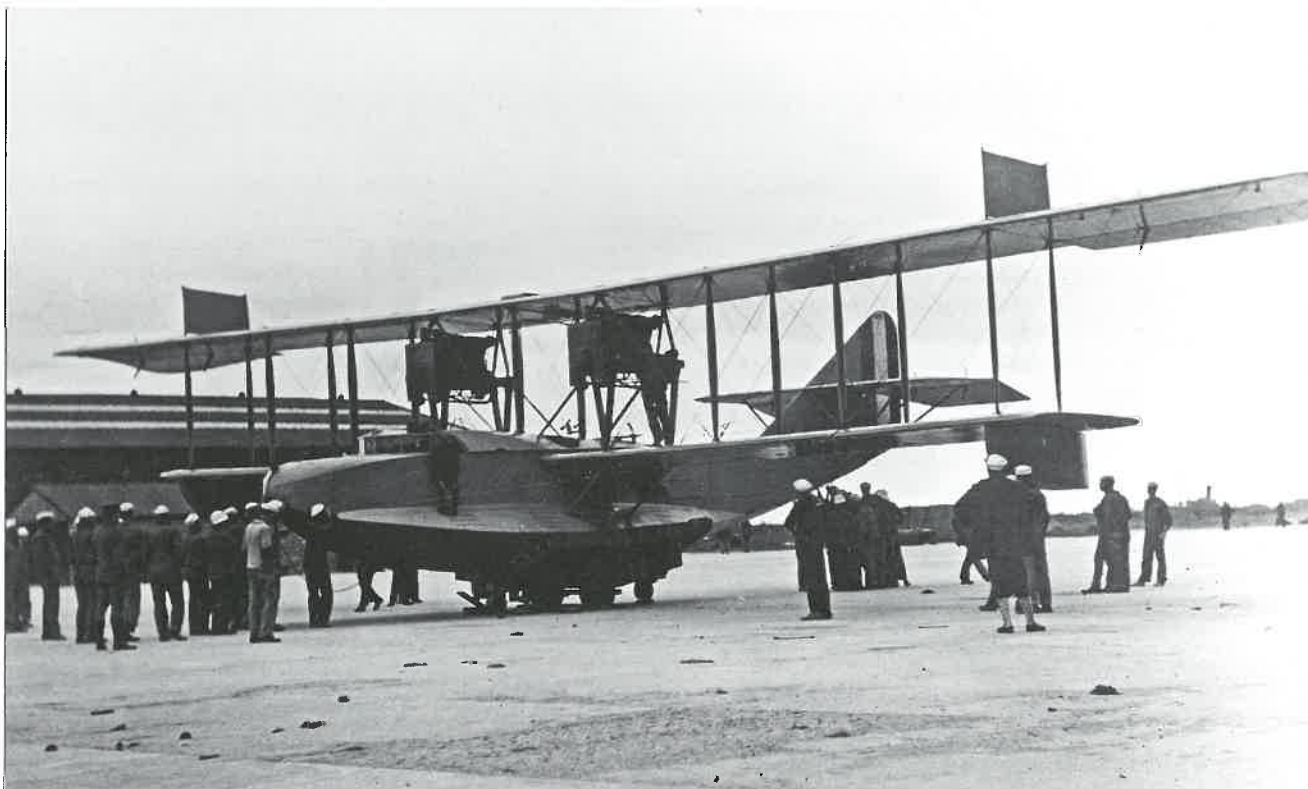
Chronologicznie pierwsze odbyło się w dniu 8 maja 1918 r. kiedy to amerykański zmobilizowany jacht *Lydonia* eskortujący konwój płynący z Bizerty do Gibraltaru atakował wraz z brytyjskim niszczycielem *Basilisk* nieprzyjacielski okręt podwodny, który storpedował i zatopił parowiec *Ingleside*. Późniejsza analiza wydarzeń doprowadzić miała do wniosku, że alianckie jednostki najprawdopodobniej zatopiły niemiecki okręt podwodny *UB 70*. Niecałe dwa tygodnie później, dnia 21 maja 1918 r., zmobilizowany jacht *Christabel* dwukrotnie atakował bombami głębinowymi nieprzyjacielski okręt podwodny. Większość źródeł podaje, że w wyniku tych ataków niemiecki okręt podwodny *UC 56* odniósł tak poważne uszkodzenia, że musiał internować się w hiszpańskim porcie Santander. Dla pełności wyводу zaznaczyć jednak trzeba, że spotkać też można informacje, iż *UC 56* skierował się do hiszpańskiego portu z powodu awarii technicznej, zaś atakowanym

8. Dodatkowe jednostki zostały zamówione przez inne państwa sojusznicze.

Stary krążownik *Baltimore* przebudowany na stawiacz min.

Fot. U.S. Navy





Łódź latająca Curtiss H-16 służyła do patrolowania akwenów morskich i zwalczania U-bootów.

Fot. NHHC

przez *Christabel* okrętem podwodnym był *UB 74*, który odniósł tylko lekkie uszkodzenia. Jakkolwiek by nie było bez wątpienia załogi amerykańskich zmobilizowanych jednostek cywilnych dzielnie stawały w obliczu podwodnego niebezpieczeństwa.

Wielka zaporą

Ze zwalczaniem okrętów podwodnych związane są również amerykańskie operacje minowe oraz działania lotnictwa morskiego. Wspominając o tych pierwszych nieuchronnie nasuwa się tak zwana *Great North Sea Mine Barrage* tj. Wielka Zaporą Minową na Morzu Północnym. Zaporą ta istotnie zasługuje na miano wielkiej, bowiem do tamtego czasu była największą postawioną zaporą minową, co zasługuje na szczególne podkreślenie mając na względzie szerokie stosowanie min morskich podczas „Wielkiej Wojny”.

Przedstawiając rzecz od samego początku wprawdzie wskazać należy, że idea zapory wzięła się stąd, iż Amerykanie zapragnęli maksymalnie utrudnić wychodzenie niemieckim okrętom podwodnym na Atlantyk, gdzie mogłyby zakłócać amerykańskie transporty zmierzające do Anglii i Francji. U-booty mogły dotrzeć na ocean bądź to przez Kanał La Manche, bądź też okrężnie wokół Wysp Brytyjskich. Pierwsze przejście było lepiej lub gorzej zabezpieczanie brytyjską zaporą w Cieśninie Kaletańskiej (Dover Barrage) natomiast drugie pozosta-

wało otwartym i je właśnie Amerykanie postanowili zamknąć. Uczynić to miała zaporą minową rozciągającą się pomiędzy Szkocją (Orkadami) a Norwegią, czy ściślej norweskimi wodami terytorialnymi. Choć zamiar ten nie był nowy, już w 1916 r. rozważali go Brytyjczycy, to jednak praktyczna realizacja przypadła Amerykanom.

Przedsięwzięcie to były niezwykle trudnym wyzwaniem pod względem technicznym i logistycznym. Dość stwierdzić, że wymagało wprawdzie wyprodukowania dziesiątek tysięcy min morskich, a następnie ich przetransportowania na drugą stronę Atlantyku. Jednak temu i innym wyzwaniom – choć nie bez trudności i opóźnień – podołano. Następnie koniecznym był już „tylko” owe miny postawić. Zadanie to wykonała Eskadra Minowa (Mine Squadron) składająca się ze starych krążowników *San Francisco* i *Baltimore* oraz ośmiu zmobilizowanych statków – wszystkie te jednostki rzecz jasna przystosowano do stawiania min. Zaznaczyć przy tym należy, że amerykańskimi siłami minowymi na Morzu Północnym dowodził kontradm. Joseph Strauss, natomiast nad samą Eskadrą Minową dowodzenie sprawował kmdr Reginald R. Belknap.

Sama realizacja opisywanego przedsięwzięcia przedstawiał się tak, że Amerykanie postawili 56 571, a Brytyjczycy dalsze 13 606 min morskich, dzięki czemu zaporą teoretycznie liczyła 70 177 min, choć w rzeczywistości nigdy ich

aż tyle nie było ze względu na zrywanie z kotwic, przedwczesne detonacje i temu podobne czynniki. Co się tyczy skuteczności, to większość dostępnych źródeł przypisuje minom „Wielkiej Zapory” pewne zatopienie czterech i prawdopodobnie zniszczenie od dwóch do czterech dalszych niemieckich okrętów podwodnych. Tak więc można mieć uzasadnione wątpliwości, czy wysiłek związany ze stawianiem zapory miał sens biorąc pod uwagę ten raczej skromny wynik. Z drugiej strony nie ulega wątpliwości, że zaporą choć nie uniemożliwiła U-bootom wychodzenie na Atlantyk trasą wokół Wysp Brytyjskich, to jednak rzecz utrudniała – to utrudnienie jest wprawdzie nie mierzalne, lecz też stanowiło pewien czynnik działający na korzyść Aliantów i zrazem na szkodę Niemców.

Skrzydła nad wodami

Gdy Stany Zjednoczone przystępowały do wojny lotnictwo U.S. Navy przedstawiało się skromnie dysponując 54 samolotami, sterowcem i dwoma balonami. Istniała tylko jedna baza lotnictwa morskiego (naval air station) Pensacola na Florydzie, a cały personel liczył 48 oficerów oraz 239 podoficerów i marynarzy. Pierwsza grupa amerykańskich lotników morskich w składzie 7 pilotów oraz 122 osób personelu naziemnego przybyła do Francji w dniu 5 czerwca 1917 r. bez własnych samolotów – maszyny musiano pożyć od Francuzów.

Jednak gdy już Amerykanie znaleźli się w Europie, to lotnictwo U.S. Navy szybko rozwinęło się ilościowo podejmując szereg działań. Szczególnie aktywne były samoloty patrolowe mające zwalczać U-booty. Wykonały one około 22 tys. lotów patrolowych o łącznej długości circa 3 milionów (!) mil morskich. Przeprowadzono przy tym około 30 ataków na okręty podwodne lub też obiekty wzięte za takowe. Wprawdzie nie udało się zatopić choćby jednego U-boota, niemniej amerykańskie samoloty patrolowe niejednokrotnie wykrywały i utrudniały działania „podwodnym piratom”. W rzeczy samej okręty podwodne były głównym przeciwnikiem amerykańskiego lotnictwa morskiego i większość jego pozostałych działań też była podporządkowana ich zwalczaniu. Przykładowo Northern Bombing Group (północna grupa bombowa) operująca z Anglii najczęściej bombardowała bazy U-bootów. Warto jeszcze wspomnieć, że podczas „Wielkiej Wojny” z szeregów amerykańskiego lotnictwa morskiego wyszedł jeden „as”, mianowicie por. David Sinton Ingalls, któremu oficjalnie przyznano sześć zwycięstw powietrznych. Wszystkie osiągnął w 1918 r. latając na myśliwcach typu Sopwith „Camel” w brytyjskim 213 dywizjonie.

Amerykanie musieli, w szczególności na samym początku swych działań, polegać na samolotach udostępnianych im przez sojuszników. Niemniej szybko rozwinęli własną produkcję lotniczą na potrzeby lotnictwa morskiego. W szczególności na uwagę zasługują wielosilnikowe wodnosamoloty kadłubowe (tak zwane „latające łodzie”) Curtissa. Prócz tego budowano jeszcze inne maszyny i podejmowano nieraz bardzo ciekawe eksperymenty. Z tych ostatnich warto wspomnieć o wielce oryginalnym i wyprzedzającym swe czasy „samolocie pocisku” nad którym pracował Elmer Sperry (znany ze skonstruowania żyroskopu).

Kończąc wojnę lotnictwo U.S. Navy dysponowało około 2000 samolotami, 15 sterowcami, 215 balonami, 27 bazami, a personel liczył 6716 oficerów oraz 30 693 podoficerów i marynarzy. Porównując te dane z liczebnością amerykańskiego lotnictwa morskiego w czasie, gdy USA przystępowały do wojny olbrzymi rozrost jest ewidentny.

Wojna puka do drzwi

Dla Amerykanów wojna zwykle toczy się gdzieś tam czyli „over there”, by odwołać się do tytułu i słów popularnej piosenki. Niemniej USA doświadczyło też kilku wojennych epizodów na swych wodach, a jednego nawet na brzegu. Mianowicie w dniu 21 lipca 1918 r. niemiecki okręt podwodny *U 156* w położeniu nawodnym zaatakował ogniem artyleryjskim parowy holownik *Perth Amboy* i holowane przezeń cztery barki płynące blisko brzegu niedaleko portu Orleans w stanie Massachusetts. Wszystkie te jednostki zostały zatopione, a przy tym kilka z pośród wystrzelonych pocisków spadło na amerykański brzeg nie czyniąc wprawdzie żadnych szkód, lecz już sam fakt się liczył – były to pierwsze nieprzyjacielskie pociski, które dosięgły amerykańskiego brzegu od czasu wojny z Meksykiem w 1846 r. Niemiecki okręt podwodny został następnie zaatakowany przez amerykańskie samoloty, które choć nie wyrządziły mu żadnych szkód, to jednak zmusiły do wycofania się.

Nie był to finał destruktywnej działalności U-boota na amerykańskich wodach. Następnego dnia, to jest 19 lipca 1918 r., krążownik pancerny *San Diego* płynący ze stoczni marynarki w Portsmouth do Nowego Jorku został targnięty podwodną eksplozją w pobliżu wyspy Fire Island. Dowódca okrętu kpt. Harley Christy początkowo sądził, że jednostka została storpedowana przez U-boota i rozkazał „strzelać do wszystkiego, co przypomina peryskop”. W istocie rzeczy krążownik wszedł na minę postawioną przez *U 156*. Mimo podejmowanych wysiłków napływu wody do wnętrza kadłuba nie udało się powstrzymać i *San Diego* zatonął ze stratą sześciu członków załogi. Był to największy okręt bojowy utracony przez U.S. Navy podczas Pierwszej Wojny Światowej.

Dodać jeszcze można, że swoisty dublet u amerykańskich brzegów zaliczył *U 140*, który dnia 6 sierpnia 1918 r. w pobliżu płycizny Diamond Shoals u wybrzeży amerykańskiego stanu Karolina Północna zatopił parowiec *Merak* oraz *Latarniowiec Nr 71* (*Lightship No 71*) – zatopienie drugiego z wymienionych było o tyle uzasadnione, że latarniowiec nadawał drogą ra-

diową informację o ataku U-boota. Na całe szczęście w tym przypadku obyło się bez ofiar w ludziach bowiem załogi obydwu jednostek zdołały ewakuować się za pomocą łodzi ratunkowych.

Tak więc choć działania wojenne na amerykańskich wodach dalekie były od intensywnych, to jednak sporadycznie miały miejsce, a zatem teza o „zapukaniu wojny do amerykańskich drzwi” w pełni znajduje uzasadnienie.

Konkluzja

Niemożliwym jest w tak krótki sposób wyczerpująco opisać udział U.S. Navy w Pierwszej Wojnie Światowej, niemniej można nakreślić te goż udziału pewien ogólny obraz. Zaznaczyć należy, że Amerykańska flota tak jak cały kraj przystąpiła do „Wielkiej Wojny” w jej drugiej fazie. Przy tym szybko okazało się, iż wcześniejsze przewidywania i plany dotyczące tego, jak wojna z Niemcami miałyby wyglądać nie odpowiadały okoliczności, w jakich przyszło ją toczyć – na marginesie tego rodzaju rozbieżności między wcześniejszymi założeniami a wojenną rzeczywistością dotyczyły w większym lub mniejszym stopniu wszystkich chyba uczestników światowego konfliktu. W szczególności okrętom U.S. Navy nie dane było stoczyć choćby jednej bitwy morskiej z siłami nawodnymi przeciwnika. Nie oznacza to jednak, by amerykańska flota była bezczynna, a wręcz przeciwnie – intensywnie walczyła na morzu, lądzie i w powietrzu. Boje te są w dużej mierze zapomniane stojąc w cieniu niewątpliwie większych i jeszcze gwałtowniejszych batalii z udziałem U.S. Navy podczas Drugiej Wojny Światowej. Niemniej wysiłek, a czasem heroizm, Amerykańskich oficerów i marynarzy walczących w „Wielkiej Wojnie” powinien zapewnić im trwałe miejsce w historii wojen morskich, zaś powyższe stanowi pewien wkład w to, by miejsce to zostało w zbiorowej pamięci wszystkich interesujących się sprawami wojenno-morskimi zachowane. ●

Bibliografia

Feuer, A. B. *The U.S. Navy in World War I*, Westport (USA) 1999.

Czasopisma: „United States Naval Institute Proceedings”, „Sea Power” oraz „Relevance” numery różne.



część I

„Wiatry”, „Poeci” i „Żołnierze” – niszczyciele typów „Maestrale”, „Oriani” i „Soldati”

Projektowanie i budowa

Projekt niszczycieli typu „Dardo” nosił pod wieloma względami charakter kompromisowy, bowiem starano się w nim pogodzić ograniczone gabaryty poprzedników (typu „Turbine”) ze zwiększonymi wymogami w kwestii uzbrojenia, prędkości i zasięgu. Jeszcze przed rozpoczęciem budowy okręty i ich parametry oceniali specjaliści w Głównym Morskim Sztabie. W związku z tym w roku 1930, gdy ruszyły pełną parą prace stoczniove, była zaplanowana nowa seria, składająca się z 4 niszczycieli o ulepszonych parametrach. Przy niezmienionym uzbrojeniu wymagano od konstruktorów wzmocnienia wytrzymałości kadłuba, zwiększenia prędkości oraz zasięgu – tak by zapewnić większą dzielność morską, lepszą stateczność oraz poprawić walory eksploatacyjne.

Prace nad projektem prowadzili specjaliści Komitetu Projektów Okrętowych (Comitato Progetto Navi – Maricomina) pod kierownictwem płk Korpusu Inżynierów Okrętowych Giulio Truccone w ścisłej współpracy z biurem konstrukcyjnym zjednocze-

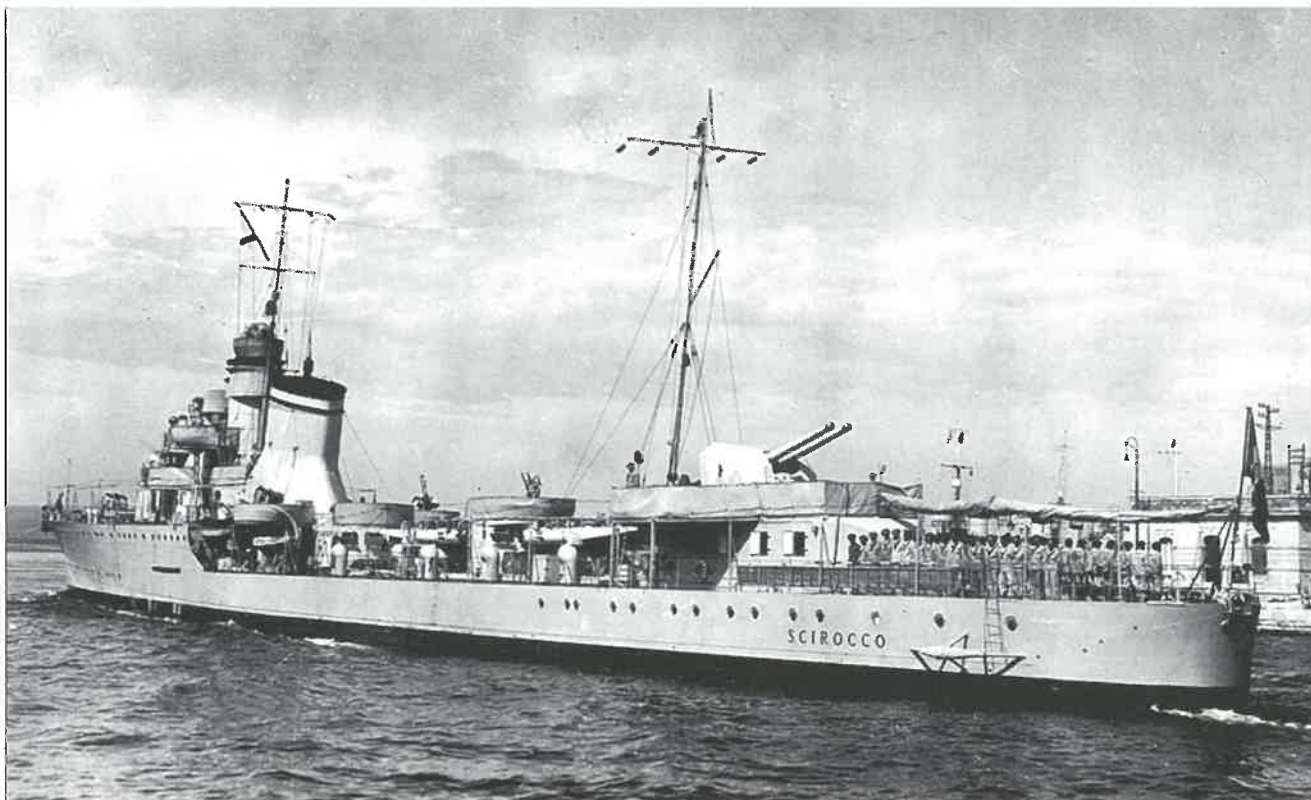
nia Cantieri Navali Riuniti (kierownictwo w Genui). Trzeba powiedzieć, że Truccone był jednym z najbardziej doświadczonych włoskich konstruktorów okrętowych, jego dziełem był między innymi projekt szybkiego krążownika zwiadowczego *Quarto*.

Przyjmując za podstawę projekt „Folgore” konstruktorzy znacznie zwiększyli gabaryty okrętu (długość – o mniej więcej 10 m, szerokość – o 1 m, a wysokość kadłuba na śródokręciu – o 0,3 m), czego rezultatem było zwiększenie wyporności o 200 t, a także poprawa kształtu kadłuba. Przede wszystkim zmieniono kształt zakończenia rufy, wydłużając je oraz nadając większe wyoblenie (w poprzednich jednostkach wywodzących swoją historię jeszcze z projektów Thornycroft były one niemal płaskie). Zrezygnowano z zagięcia burt na rufie. Dla poprawy efektywności pracy półzrownoważonego steru w istotny sposób zwiększono powierzchnię jego płetwy. Istotnie dłuższa stała się pokład dziobowy (półbak), zaś sama stewa dziobowa otrzymała bardziej sierpopodobny kształt. Zwiększenie rozgięcia wręg

w części dziobowej kadłuba miało ułatwić wchodzenie okrętu w fale i ograniczyć zalewanie przez nie pokładu dziobowego. Konstrukcja bloku „dziobowa nadbudówka-komin” pozostała niezmienną, jednak sam komin stał się szerszy i wizualnie bardziej proporcjonalny. Skutkiem tych zmian waga kadłuba w porównaniu z typem „Dardo” wzrosła o 2%.

Skład i rozmieszczenie układu napędowego pozostało bez zmian. Zachowano przy tym projektowaną moc (44 000 KM), a wykonane obliczenia wskazywały, że dzięki lepszemu kształtowi kadłuba uda się również utrzymać prędkość na dotychczasowym poziomie.

Podstawowe uzbrojenie stanowiło powtórkę wariantu zastosowanego w poprzednich seriach i obejmowało 2 podwójne działa kal. 120 mm L/50, 2 haubice 120 mm L/15 do wystrzeliwania pocisków oświetlających oraz 2 potrójne wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm. Planowano za to istotne wzmocnienie uzbrojenia plot., które miało obejmować 3 sprzężone podwójnie automatyczne działa kal. 37



Scirocco prezentuje swoje uzbrojenie i wyposażenie, Tarent 1935-36.

Fot. zbiory Siergieja Patianina

mm L/54 Breda wz. 1932, które zamierzano przyjąć na uzbrojenie w najbliższym czasie. Dwa działa miały zostać umieszczone na burtach za kominem (identycznie jak rozmieszczano stanowiska automatów plot. na niszczycielach typu „Turbine”), a trzecie – na platformie między wyrzutniami torpedowymi. Uzupełnienie miały stanowić 2 podwójnie sprzężone wkm-y plot. kal. 13,2 mm, ustawione na skrzydłach górnego mostka. Dzięki temu przyszłe niszczyciele typu „Ulepszone Folgore” miały dysponować najsilniejszym jak na swój czas uzbrojeniem plot. Ku rozczarowaniu autorów projektu, w jego ostatecznym wariantcie przyszło zrezygnować z automatycznych dział kal. 37 mm, bowiem waga wzmocnienia konstrukcji pod ich montaż przekraczała wszelkie dopuszczalne normy¹. W rezultacie trzeba było ograniczyć środki obrony plot. i podobnie jak na poprzednikach zamontować 2 automatyczne działa kal. 40 mm L/39 Vickers-Terni oraz 2 podwójnie sprzężone wkm-y kal. 13,2 mm. System kierowania ogniem odpowiadał niszczycielom serii „Dardo/Folgore”.

W ostatecznym wariantcie projektu niszczyciela typu „Ulepszone Folgore” standardowa wyporność (określana pierwotnie na 1324 t) sięgnęła prawie 1700 t, przy czym różnice między jednostkami budowanymi przez różne stocznie sięgały rzędu 100 t.

Realizując Program 1930/31 zamówiono 4 okręty: stocznia Cantieri Na-

vali Riuniti w Ankonie budowała *Maestrale* i *Grecale* (nr stoczniowe 128 i 129), a stocznia Cantieri del Tirreno w Riva-Trigoso (Genua) – *Scirocco* i *Libeccio*. Oficjalnie serię oznaczono jako typ „Maestrale” (od nazwy prototypowej jednostki), jednak nieoficjalnie mówiono o typie „Venti” (Wiatry), bowiem niszczyciele nazwano zgodnie z włoskimi nazwami wiatrów².

Stępki pod budowę wszystkich 4 jednostek położono we wrześniu 1931. Na wodowanie przyszło czekać nadzwyczaj długo – około 3 lata, co wynikało z dokonywanych w projekcie licznych zmian i ulepszeń wynikających z doświadczeń płynących z eksploatacji niszczycieli typu „Dardo”. Okazało się bowiem, że w praktyce szereg parametrów takich jak prędkość, dzielność morską, stateczność czy zasięg była na poziomie istotnie niższym od założonego. W rezultacie koszt budowy „wiatrów” znacznie przekroczył zakładane w kontrakcie 14 730 tys. lirów. W odróżnieniu od przedłużonego etapu budowy na pochylni, prace wykończeniowe na wodzie przebiegały w błyskawicznym tempie i między wrześniem a listopadem 1934 wszystkie okręty weszły w skład floty.

Rezultaty prób najnowszych niszczycieli potwierdziły pokładane w nich nadzieje: wszystkie okręty przekroczyły kontraktową prędkość 38 węzłów. Najszybszym okazał się *Grecale*, który na mili kontrolnej wykazał średnią prędkość 39,1 węzła przy mocy si-

łowni 46 332 KM, podczas gdy *Libeccio* uzyskał chwilową prędkość 41,3 węzła i moc ponad 51 000 KM. Rzecz w tym, że zgodnie z „polityką rekordów” niszczyciele wychodziły na próby z niepełnym obciążeniem (dla *Maestrale* i *Grecale* wyporność odpowiadała standardowej, a w przypadku *Scirocco* i *Libeccio* była jeszcze mniejsza) i wykazywały swe osiągi w „cieplarnianych warunkach”. W czasie służby maksymalna prędkość okrętów przy normalnym obciążeniu (wyporność 2000-2100 t) wynosiła 34-35 węzłów, a przy pełnym obciążeniu jeszcze niższa – z reguły, do 32 węzłów, jednak *Maestrale* w trakcie poremontowych prób w lutym 1938 rozwijał 33,5 węzła przy wyporności 2200 t...

Poza tym, w budowie włoskich niszczycieli nastąpiła dłuższa – ponad 4 letnia – przerwa. Nie chcąc powtarzać negatywnego przykładu Dardo,

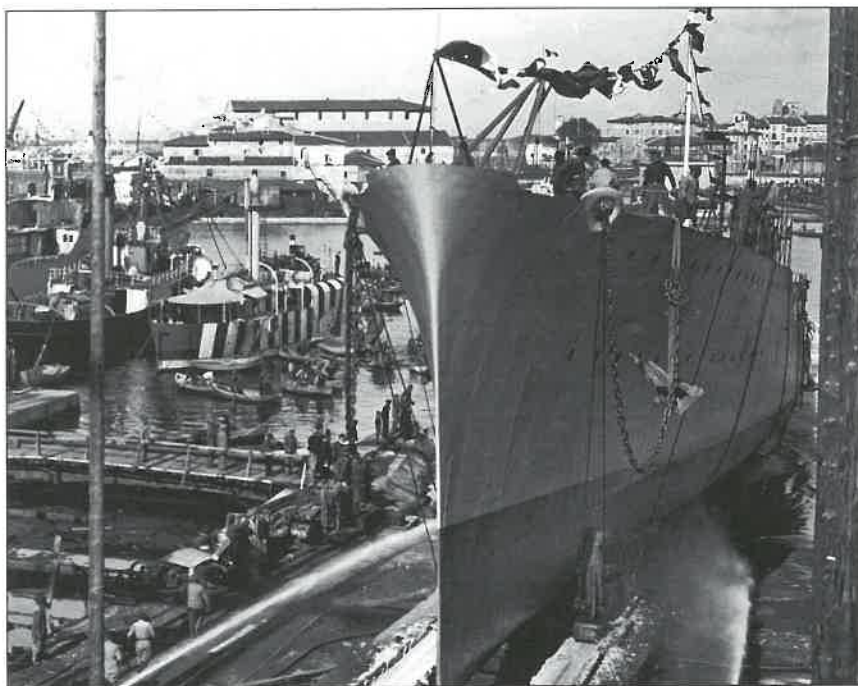
1. Waga podwójnie sprzężonego działu kal. 37 mm M 1932 z chłodzeniem wodnym wynosiła około 5 t, jednak podstawowy problem stanowił znaczny nacisk na konstrukcję podpierającą przy jednoczesnym wystrale z obu dział. W tym przypadku nacisk wynosił 23 t, a nawet 27,3 t, co odpowiadało mniej więcej podwójnemu działu kal. 100 mm L/47 systemu Minisini. Oznaczało to konieczność silnego wzmocnienia, w rezultacie czego podwójnie sprzężone działa automatyczne kal. 37 mm nie znalazły zastosowania na okrętach mniejszych niż krążowniki. Dopiero z chwilą pojawienia się pojedynczego działu kal. 37 mm M 1939 w którym dzięki efektywnym mechanizmom odrzutu udało się obniżyć nacisk na konstrukcję do normalnego poziomu, stało się możliwe wyposażenie w nie niewielkich jednostek.

2. *Maestrale* wiatr północno-zachodni, *Grecale* – wiatr północno-wschodni (dosłownie „grecki”), *Scirocco* – wiatr południowo-wschodni (dosłownie „syryjski”), *Libeccio* – wiatr południowo-zachodni (dosłownie „libijski”).

kierownictwo Regina Marina wstrzymało kolejne zamówienia do czasu zakończenia prób z *Maestrale* i jego bliźniakami. Poza tym w tym czasie rozkręcano masową produkcję torpedowców typu „Spica” (ogółem przystąpiono do budowy 32 jednostek), którym zamierzano przekazać część dotychczasowych funkcji niszczycieli, w rzeczywistości jednak te okręty okazały się nie przygotowane do służby w składzie eskadry.

Rozpoczęte latem 1934 regularne wyjścia w morze niszczycieli typu „Maestrale” pozwoliły kierownictwu floty odpowiedzieć z satysfakcją, że ich eksploatacyjne parametry rzeczywistości były lepsze niż ich poprzedników i włoska marynarka wojenna otrzymała w końcu niszczyciele, które w pełni jej odpowiadały. Program 1934/35 otworzył prace nad dalszą modernizacją projektu³. Podstawowe wymogi sprowadzały się do wzmocnienia konstrukcji kadłuba przy zachowaniu niezmiennych gabarytów, wzmocnienia uzbrojenia plot. i pop oraz drobnych zmian w zakresie urządzeń pomocniczych. Wiązało się to wzrostem wyporności o 70 t przy równoczesnym zwiększeniu o 10% mocy siłowni, tak by zachować dotychczasową prędkość.

Szczegółowe przepracowanie projektu zlecono firmie Odero-Terni-Orlando. W ostatecznym wariantie niszczyciele typu „Ulepszony Maestrale” różniły się bardzo nieznacznie od



Wodowanie niszczyciela *Giosue Carducci* w stoczni O.T.O w Livorno, 28 października 1936 roku.
Fot. Guido Alfano

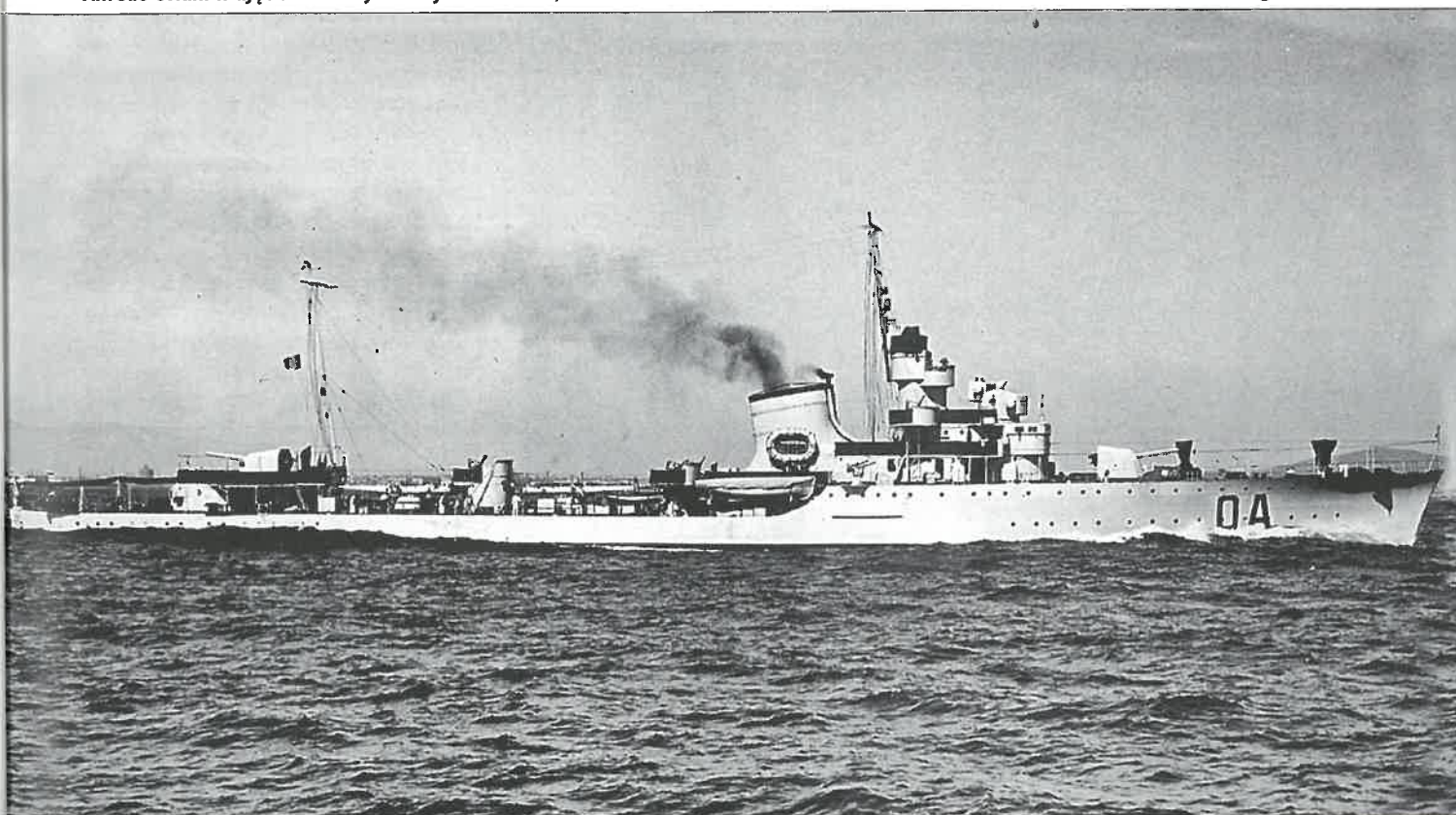
swych poprzedników. Wyporność pustej jednostki pozostawała mniej więcej na tym samym poziomie: waga kadłuba wzrosła raptem o 1 t (z 519 do 520 t), siłowni – o 4 t (z 538 do 542 t), a istotne zwiększenie uzbrojenia o 27 t (z 94 do 121 t), co kompensowano obniżeniem wagi wyposażenia (z 212 do 189 t). Moc siłowni postanowiono zwiększyć podnosząc ciśnienie robocze pary (z 22 do 28 atm.) oraz jej temperaturę (z 70° do 110°). Uzbrojenie przeciwlotnicze zostało zunifikowane drogą rezygnacji

z przestarzałych automatycznych dział kal. 40 mm i zastąpienie ich kolejny-

3. Równocześnie prowadzono prace nad projektem „Ulepszony Maestrale” (zwanym niekiedy „Super Maestrale”). Był to niszczyciel o standardowej wyporności około 2000 t, długości 120 m, uzbrojony w 3 podwójne działa kal. 120 mm L/50 (przy czym 2 dziobowe umieszczono w układzie liniowym i super pozycji), 2 sprzężone podwójnie automaty kal. 37 mm L/54, kilka wkm-ów plot i jedną potrójną wyrzutnię torpedową kal. 533 mm. Szczegóły tego projektu pozostawały przez długi czas nieznane, po raz pierwszy opublikowano je w marcu 1995 w magazynie „Rivista Marittima”, jednak jego założenia projektowe zostały rozwinięte w projekcie niszczycieli typu „Comandanti Medaglie d'Oro”, których budowę rozpoczęto w latach II wojny światowej.

Alfredo Oriani w ujęciu burtowym w rejonie Livorno, 1935 rok.

Fot. Giorgio Parodi



mi sprzężonymi podwójnie wkm-mi plot. kal. 13,2 mm. W stadium projektu w skład uzbrojenia przeciwpodwodnego weszły 2 pneumatyczne miotacze i holowane parawany przeciw okrętom podwodnym. Poza tym, niszczyciele powinny być wyposażone w trały – parawany, które ich poprzednicy otrzymali dopiero po kilku latach od chwili wejścia do służby.

Prace nad projektem zakończono do końca roku 1935, poczym firma O.T.O. otrzymała zamówienie na 4 jednostki, którym nadano, całkiem niezwykle nazwy upamiętniające włoskich poetów i literatów: *Alfredo Oriani*, *Vincenzo Gioberti*, *Giosue Carducci* i *Vittorio Alfieri*⁴. Oficjalnie serię oznaczono jak typ „Oriani”, była jednak również znana jak typ „Poeti” (Poeci). Kontraktowa cena pojedynczego okrętu (nie uwzględniając ceny uzbrojenia i wypo-

Niszczyciel *Alpino* spływający z pochylni stoczni C.N.R. w Ankonie, 20 września 1938 roku.
Fot. zbiory Siergieja Patianina



Struktura masowa niszczycieli (w procentach)			
Typ	„Maestrale”	„Oriani”	„Soldati”
Kadłub	38,2	37,8	36,8
Siłownia	39,4	39,5	37,9
Uzbrojenie	6,9	8,8	8,4
Wyposażenie	15,5	13,9	16,9
Łącznie	100	100	100
Wyporność, t	1.364	1.371	1.475

sażenia, dostarczanego przez państwowe arsenały) wynosiła 18 528 tys. lirów.

Stępkę pod pierwszy niszczyciel położono w stoczni w Livorno 28 października 1935 w rocznicę Marszu na Rzym, który był oficjalnym państwowym świętem. Do prac nad następnymi niszczycielami przystąpiono w styczniu, Lutym i kwietniu następnego roku. W porównaniu z poprzednią serią, budowa przebiegała szybko – etap prac na pochylni trwał 8-9 mie-

sięcy. Prototyp został włączony w skład floty 21 miesięcy od chwili położenia stępki, a do końca 1937 marynarkę wojenną zasilili wszystkie 4 jednostki.

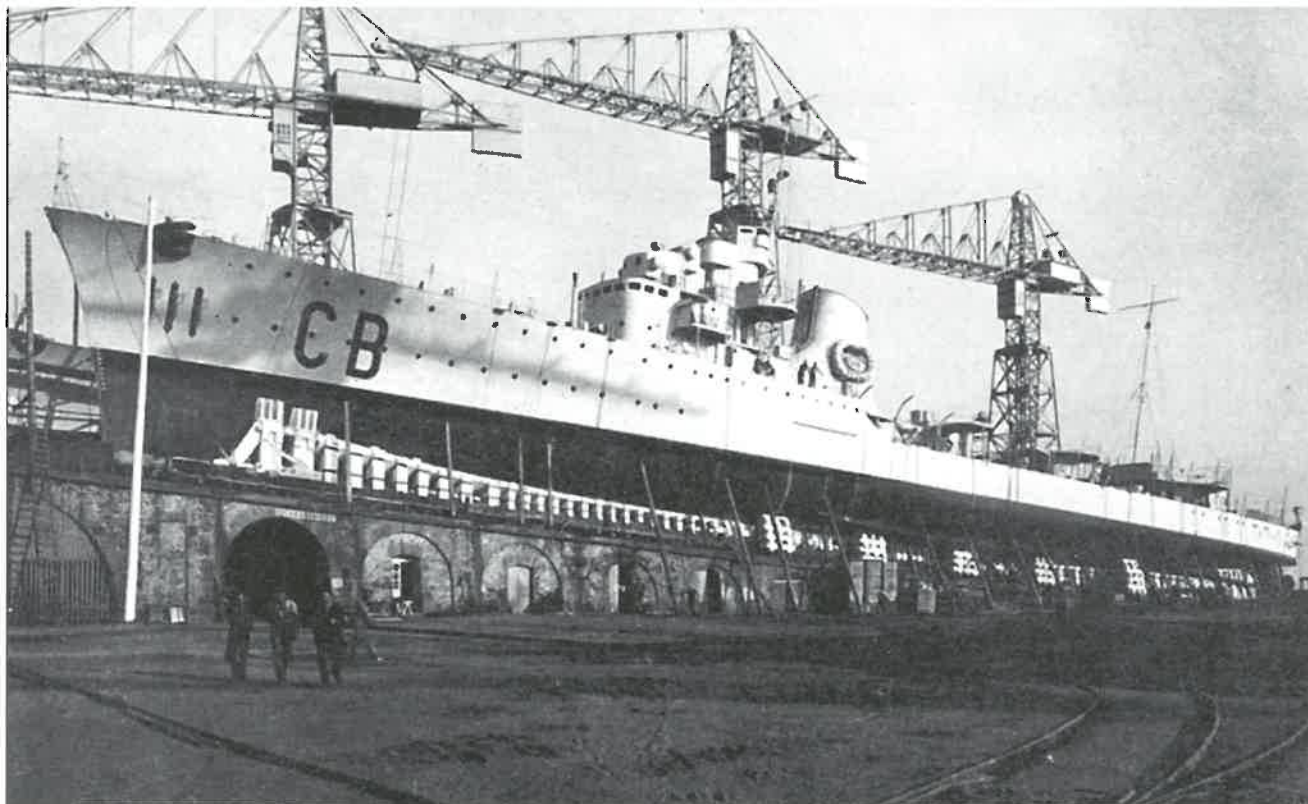
W czasie prób, przeprowadzonych między majem a październikiem 1937 w pobliżu Livorno, osiągnięto więcej niż zadawające rezultaty. Kontraktowe parametry (prędkość 39 węzłów i moc 48 000 KM przy 380 obrotach na minutę).

Zostały przekroczone przez wszystkie 4 okręty, choć również przy wyporności niższej od standardowej. Najszybszym okazał się *Gioberti*, osiągając 40,073 węzła przy mocy 57 300 KM. W warunkach rzeczywistych niszczyciele typu „Oriani”, również były nieznacznie szybsze od swych poprzedników, rozwijając prędkość 36 węzłów przy normalnym obciążeniu i do 33 węzłów przy obciążeniu pełnym.

Nie tak doskonale okazały się jednak parametry eksploatacyjne. Siłownie pracujące na parze o podwyższonych parametrach okazały się kapryśne, a warunki pracy personelu maszynowni stały się bardziej uciążliwe. Równocześnie mniejszy zapas paliwa i jego wyższe zużycie doprowadziły do zauważalnego ograniczenia zasięgu nowych niszczycieli w porównaniu z ich poprzednikami.

Gdy na okrętach trwały prace wykończeniowe, został przyjęty Program Budownictwa Okrętowego 1937, przewidujący wśród innych, budowę od razu 12 niszczycieli. Miały być one praktycznie pełnym powtórzeniem poprzedników z pewnymi ulepszeniami, z których najważniejszym było pojawienie się piątego działła głównego kalibru. Pojedyncze działło zamierzano

4. *Alfredo Oriani* (1852-1909) – historyk i pisarz, którego poglądy legły u podstaw faszyzmu, *Vincenzo Gioberti* (1801-1852) – duchowny, filozof i działacz polityczny, który w swych pracach próbował nadać polityce filozoficzne podstawy, *Giosue Carducci* (1835-1907) – najbardziej znany włoski poeta XIX wieku, laureat nagrody Nobla w dziedzinie literatury, *Vittorio Alfieri* (1749-1803) – poeta i dramaturg, „ojciec włoskiej tragedii”.



Niszczyciel *Carabiniere* na pochylni stoczni C.d.T. w Riva-Trigoso krótko przed wodowaniem.

Fot. „I cacciatorpediniere italiani”

umieścić wśród nadbudówek (a konkretnie między wyrzutniami torpedowymi). Inne zmiany dotyczyły przejścia w nowych siłowniach na układ napędowy z turbinami wysokiego ciśnienia systemu Belluzzo, zastąpienia wkm-ów plot. kal. 13,2 mm automatycznymi działkami kal. 20 mm oraz nieznacznych modyfikacji w architekturze. Porównanie proporcji mas wskazuje, że na nowych okrętach mniejszy niż na niszczycielach typu „Maestrale” i „Oriani” był udział procentowy wyporności przypadający na kadłub i siłownię, a większy – na wyposażenie. W procesie budowy stało się jasne, że przemysł nie jest w stanie dostarczyć nowego pojedynczego działka kal. 120 mm, wobec czego na ich miejscu na niszczycielach zamontowano 1 haubicę kal. 120 mm L/15.

Zamówienie na okręty zostało rozdzielone między stocznie O.T.O. w Livorno (6 jednostek), C. d. T. w Genui (2 jednostki) i C.N.R. w Ankonie i Palermo (po 2 jednostki). Niszczyciele otrzymały nazwy odpowiadające rodzajom wojsk i wojskowych specjalności we włoskiej armii i oficjalnie były określane jako typ „Soldati”, stając się następcami wcześniejszych niszczycieli jednego typu, zbudowanych w latach 1907-1913⁵. W tym nazwy *Alpino* (strzelec alpejski), *Artigliere* (artylerzysta), *Bersagliere* (bersalier – strzelec wyborowy/snajper), *Carabiniere* (karabinier), *Corazziere* (kirasjer), *Fuciliere* (fuzilier), *Granatiere* (grenadier), *Lanciere* (lansjer/ułan) po-

wtarzały wcześniejszą serię, natomiast zamiast *Pontoniere* (pontonier) pojawił się *Geniere* (saper), nazwę *Ascaro* zmieniono na *Ascari* (askarys – żołnierz wojsk kolonialnych), a nazwy *Aviere* (lotnik) i *Camicia Nera* (czarne koszule – milicja faszystowska) pojawiły się po raz pierwszy.

Kontraktowa cena budowy wynosiła 15 528 tys. lirów za sztukę. Stępki pod wszystkie 12 jednostek zostały położone w roku 1937, a do służby weszły one między kwietniem 1938 a majem 1939.

W trakcie prób, które przeprowadzano również w „cieplarnianych warunkach”, okręty zademonstrowały wspaniałe osiągi, uzyskując prędkość ponad 39-40 węzłów i moc siłowni ponad 50 000 KM, przy wyporności na poziomie 1700 t, a więc o ¼ mniejszej od normalnej. Najszybszym okazał się *Artigliere* rozwijając 40,43 węzła przy mocy 57 847 KM i 414,2 obrotu na minutę. Zrozumiałe, że żaden z niszczycieli nie mógł powtórzyć swoich osiągnięć w warunkach realnej służby, tym niemniej jednak „Soldati” przy pełnej wyporności rozwijały 36-37 węzłów, łatwo utrzymując prędkość 30 węzłów przez dłuższy czas. Okręty wyróżniały się niezawodnością mechanizmów, choć ich zasięg był mniejszy niż w przypadku przedstawicieli typu „Maestrale”. Wybiegając w przyszłość, można zauważyć, że nawet w 1943 roku maksymalna prędkość tych okrętów przy pełnym obciążeniu wynosiła 34-35 węzłów.

W ten sposób, do chwili wybuchu II wojny światowej włoska królewska marynarka wojenna otrzymała 20 praktycznie identycznych niszczycieli, stanowiących rdzeń dywizjonów, przydzielonych do sił głównych.

Program budownictwa okrętowego 1939 roku, stanowiący część przyjętego w 1936 długofalowego programu rozwoju włoskich sił morskich, przewidywał budowę 12 nowych niszczycieli, z których 8 miało być powtórzeniem typu „Soldati” z drobnymi poprawkami. Z chwilą wybuchu wojny realizacja programu została wstrzymana, a później całkiem z niego zrezygnowano. O budowie niszczycieli wspomniano jedynie po przystąpieniu samych Włoch do wojny. Między czerwcem a wrześniem 1940 włoska flota utraciła 7 jednostek tej klasy, więc jako rekompensatę podjęto decyzję o budowie dokładnej takiej liczby nowych. Z uwagi na brak czasu na opracowanie nowego projektu, postanowiono, że niszczyciele będą stanowić powtórzenie, ostatniego, najnowocześniejszego typu. W ten sposób rozpoczęła się budowa II serii typu „Soldati”.

Do budowy 3 okrętów przystąpiono w październiku 1940 na stocznich C.N.R. w Ankonie (2 jednostki) i O.T.O., prace nad pozostałymi podjęto na stoczni w Ankonie między styczniem a wrześniem następnego roku.

5. W literaturze włoskiej te niszczyciele są również określane jako typ „Camicia Nera” – od nazwy prototypowego okrętu.

„Wiatry”, „Poeci” i „Żołnierze” – niszczyciele typów „Maestrale”, „Oriani” i „Soldati”

Budowa jednostek				
Nazwa	Stocznia	Data		
		Położenia stępki	Wodowania	Wejścia do służby
Typ „Maestrale”				
Maestrale (ML)	Cantieri Navali Riuniti, Ankona	25.09.1931	15.04.1934	02.09.1934
Grecale (GR)	Cantieri Navali Riuniti, Ankona	25.09.1931	17.06.1934	15.11.1934
Scirocco (SC)	Cantieri del Tirreno, Riva-Trigoso (Genua)	29.09.1931	22.04.1934	21.10.1934
Libeccio (LI)	Cantieri del Tirreno, Riva-Trigoso (Genua)	29.09.1931	04.07.1934	23.11.1934
Typ „Oriani”				
Alfredo Oriani (OA)	O.T.O., Livorno	28.10.1935	30.07.1936	15.07.1937
Vincenzo Gioberti (GB)	O.T.O., Livorno	02.01.1936	10.09.1936	27.10.1937
Giosue Carducci (CD)	O.T.O., Livorno	05.02.1936	28.10.1936	01.11.1937
Vittorio Alfieri (AF)	O.T.O., Livorno	04.04.1936	20.12.1936	01.12.1937
Typ „Soldati” I seria				
Alpino (AP)	Cantieri Navali Riuniti, Ankona *	02.05.1937	20.09.1938	20.04.1939
Artigliere (AR)	O.T.O., Livorno	15.02.1937	19.12.1937	04.11.1938
Ascarì (AI)	O.T.O., Livorno	11.12.1937	21.07.1938	06.05.1939
Aviere (AV)	O.T.O., Livorno	16.01.1937	19.09.1937	21.08.1938
Bersagliere (BG)	Cantieri Navali Riuniti, Palermo*	21.04.1937	03.07.1938	01.04.1939
Camicia Nere (CN) **	O.T.O., Livorno	21.01.1937	08.08.1937	30.04.1939
Carabinieri (CB)	Cantieri del Tirreno, Riva-Trigoso (Genua)	01.02.1937	23.08.1938	20.12.1938
Corazziere (CR, CZ)	O.T.O., Livorno	07.10.1937	25.05.1938	04.03.1939
Fuciliere (FC)	Cantieri Navali Riuniti, Ankona *	02.05.1937	31.07.1938	10.01.1939
Geniere (GE)	O.T.O., Livorno	26.08.1937	27.02.1938	15.12.1938
Granatiere (GN)	Cantieri Navali Riuniti, Palermo*	05.04.1937	24.04.1938	01.02.1939
Lanciere (LN)	Cantieri del Tirreno, Riva-Trigoso (Genua)	01.02.1937	18.12.1938	25.03.1939
Typ „Soldati” II seria				
Bombardiere (BR)	Cantieri Navali Riuniti, Ankona *	07.10.1940	22.03.1942	15.07.1942
Carrista (CR)	O.T.O., Livorno	11.09.1941	-	-
Corsaro (CA)	O.T.O., Livorno	23.01.1941	16.11.1941	16.05.1942
Legionario (LG)	O.T.O., Livorno	21.10.1940	16.04.1941	01.03.1942
Mitragliere (MT)	Cantieri Navali Riuniti, Ankona *	07.10.1940	28.09.1941	01.02.1942
Squadrista (SQ)***	O.T.O., Livorno	01.09.1941	12.09.1942	-
Velite (VL)	O.T.O., Livorno	19.04.1941	31.08.1941	31.08.1942

* stocznia produkcji – Cantieri del Tirreno. Riva-Trigoso: ** od 30.07.1943 – Artigliere (AR): *** od 30.07.1943 – Corsaro (CA)

* stownia produkcji – Cantieri del Tirreno, Riva-Trigoso; ** od 30.07.1943 – Artigliere (AR); *** od 30.07.1943 – Corsaro (CA)

Camicia Nera po montażu piątego działka kal. 120 mm, początek 1941 roku.

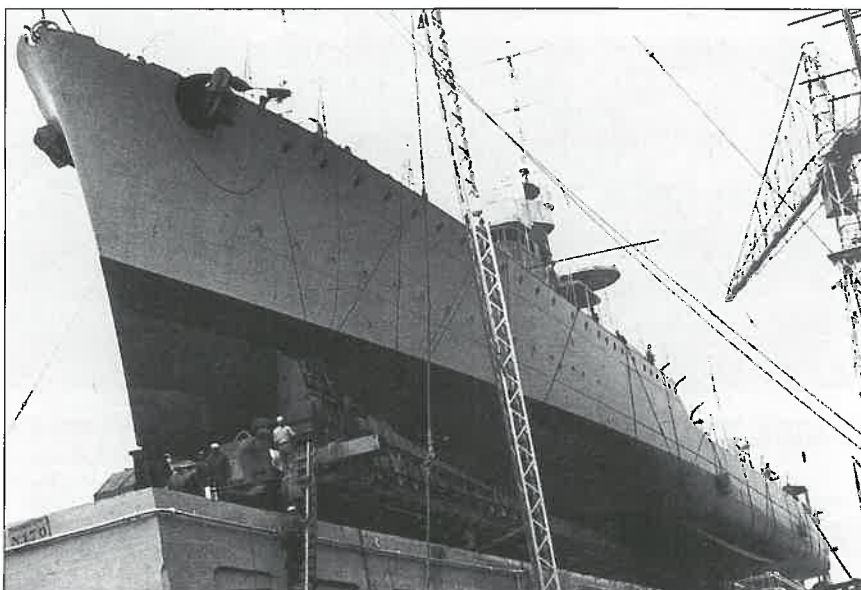
Fot. zbiory Siergieja Patianina



Wybrane dla niszczycieli nazwy stanowiły logiczną kontynuację wcześniejszej serii (*Bombardiere* – bombardier, *Carrista* – czołgista, *Mitragliere* – kamista) i odzwierciedlały nazwy związane z reżimem faszystowskim (*Legionario* – legionista, *Squadrista* – członek bojowych organizacji faszystowskich, *Velite* – lekkobrojni żołnierze w Dawnym Rzymie)⁶ oraz *Corsaro* (korsarz), która zdaniem włoskich historyków była „absolutnie niezrozumiała”.

Pod względem technicznym, II seria była praktycznie dokładną kopią I, podstawowe różnice dotyczyły siłowni. W warunkach wojennych podstawowe znaczenie posiadały nie moc i prędkość, lecz niezawodność i zasięg. W trakcie prób, dla uniknięcia uszkodzeń, liczbę obrotów śrub napędowych ograniczano do 360-380 obrotów na minutę, odpowiednio moc siłowni wynosiła 44 000 KM, a prędkość – 34-36 węzłów. Przy tym zachowano „operacyjną” prędkość na dopuszczalnym poziomie 30-32 węzłów, a zasięg dzięki zwiększeniu zapasu paliwa i wody do kotłów, także wzrósł. Dla poprawy dzielności morskiej zwiększono powierzchnię stępek przechyłowych i w bardziej racjonalny sposób rozmieszczono masy. Co zaś dotyczy uzbrojenia, to mimo pojawienia się w końcu piątego dział głównego kalibru, „Soldati” II grupy od początku otrzymały zwiększoną liczbę automatycznych dział plot. kal. 20 mm oraz bomb głębinowych.

Budowa serii od początku przebiegała w imponującym tempie: 2 pierwsze niszczyciele (*Mitragliere* i *Legionario*) zostały przekazane flocie zaledwie w 16-17 miesięcy od chwili położenia stępki. Czas budowy 2 następnych jednostek (*Corsaro* i *Velite*) był jeszcze krótszy. Później jednak uwarunkowania czasu wojny i związane z nimi trudności dały o sobie znać: *Bombardiere* powstawał już 22 miesiące, a *Squadrista* i *Carrista* pozostały nieukończone, przy czym ostatni nie został nawet wodowany. Jego kadłub był wykorzystywany jako źródło części zapasowych dla remontu uszkodzonych bliźniaczych niszczycieli *Carabinieri* (wymiana oderwanej części dziobowej) i *Velite* (zamiana części rufowej), w rezultacie czego w chwili kapitulacji Włoch, *Carrista* był ukończony w 68-70%, w rezultacie czego został rozebrany przez Niemców na pochylni.



Kadłub niszczyciela *Mitragliere* typu „Soldati” drugiej serii - na pochylni w Ankonie, 28 kwietnia 1941 roku. Fot. zbiory Erminio Bagnasco

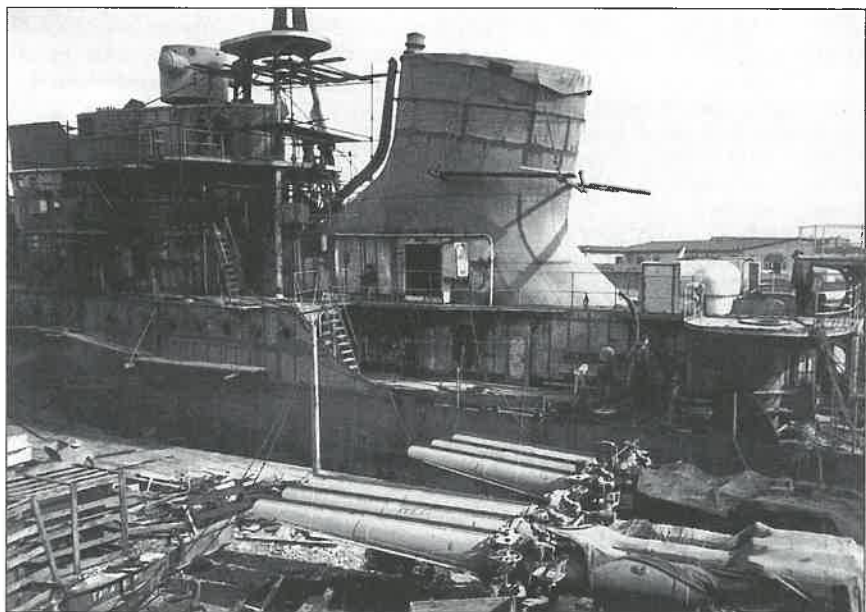
Corsaro (dawny *Squadrista*) 9 września 1943 został przechwycony przez wojska niemieckie w Livorno ukończony w 96%, a następnie odholowany do Genui celem wykończenia. Początkowo planowano przebudowę niszczyciela na okręt kierowania nocnych myśliwców z zamontowaniem radaru „Freya” i nowym zestawem uzbrojenia: 3 dział kal. 105 mm L/45, 1 dział plot. kal. 88 mm, 2 podwójnie sprzężone automatyczne działa kal. 37 mm Breda, 20 automatycznych dział kal. 20 mm (w tym 3 x IV „Vierling”) oraz potrójnej wyrzutni torped kal. 533 mm. Wkrótce jednak zrezygnowano z tego zamiaru i okręt wykańczano jako torpedowiec

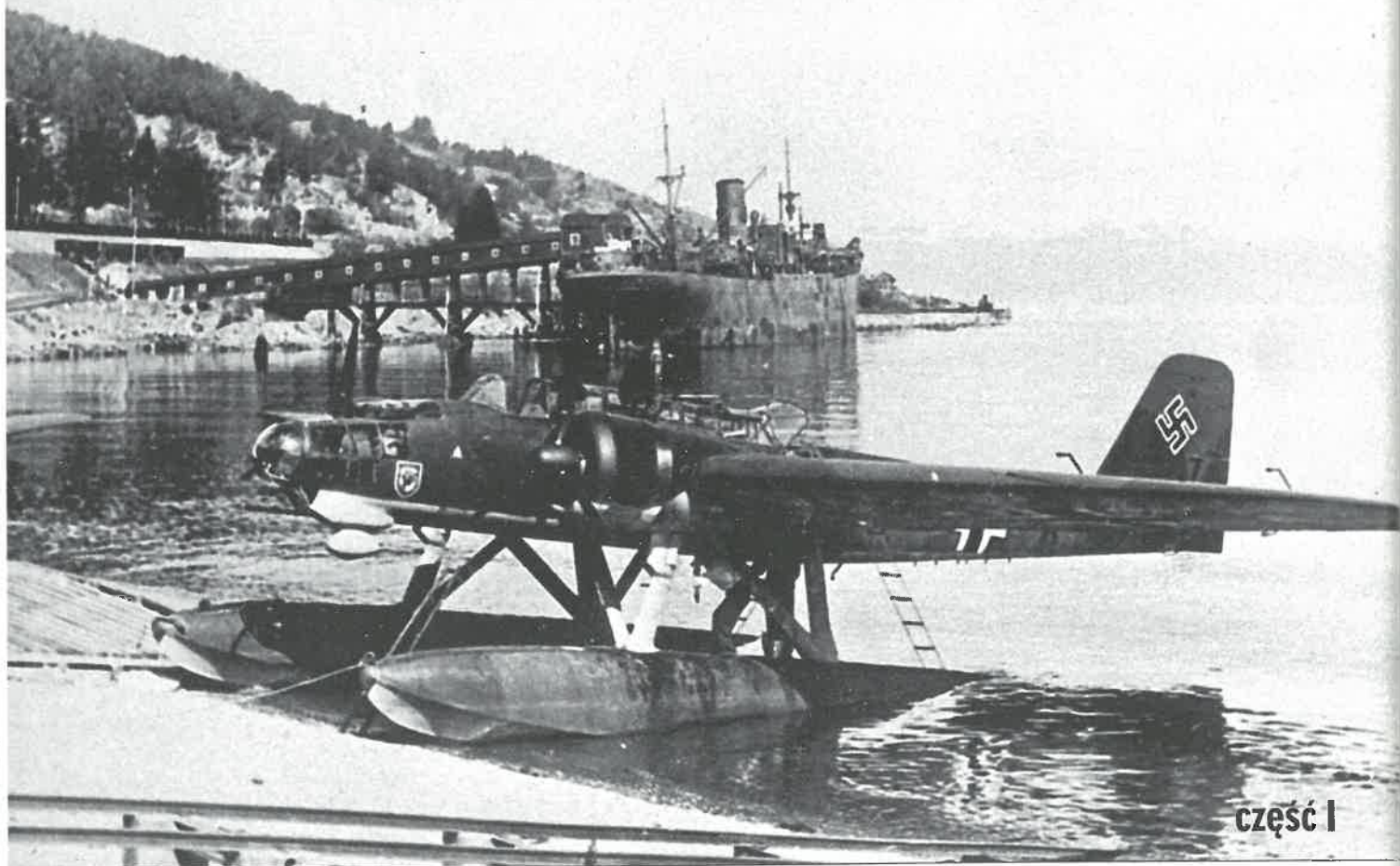
o numerze taktycznym TA-33. Uzbrojenie pozostało prawie niezmienione, za wyjątkiem dział plot. kal. 88 mm i ograniczenia liczby dział kal. 20 mm do 8 luf (4 x II), dodano również drugą wyrzutnię torpedową. Wejście do służby zaplanowano na październik 1944, jednak 4 września, w trakcie prowadzonych prób odbiorczych, okręt został zatopiony w Genui przez amerykańskie lotnictwo. (ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Maciej S. Sobański

6. Po obaleniu reżimu faszystowskiego, 30 lipca 1943 *Camicia Nera* i *Squadrista* otrzymały nowe nazwy dla upamiętnienia utraconych w tym czasie bliźniaków – odpowiednio *Artigliere* i *Corsaro*.

Squadrista w basenie stoczni O.T.O. w Livorno, maj 1943 roku. Fot. zbiory Erminio Bagnasco





Pogrom konwoju PQ-17

„Czy marynarka brytyjska jest zdolna do dokonania chlubnych czynów?” - Stalin w prywatnej rozmowie z Churchilllem, 16 sierpnia 1942¹.

Sobota, 4 lipca - poniedziałek, 6 lipca

Niemcy nie od razu połapali się w sytuacji. W depeszach radiowych przekazywanych przez U-booty do usytuowanej w Narwiku głównej kwatery admirała komenderującego na Morzu Arktycznym dominował ton zaskoczenia i niepewności. Dnia 5 lipca tuż po 01:00 w nocy kontradmirał Schmudt przekazał dowódcom U-bootów najnowsze meldunki z lotów zwiadowczych:

„Meldunek Luftwaffe z 00:30: konwój rozciągnął się na odległość ponad dwudziestu pięciu mil”².

Godzinę wcześniej odebrał depeszę od Teichert, dowódcy U 456, zawierającą informację, że eskadra alianckich krążowników - uformowana w kolumny po dwa okręty wraz z niszczycielami eskortującymi je po obu skrzydłach

- zaczął nieoczekiwanie podążać na południowy zachód. Teichert nadesłał wkrótce kolejną depeszę: o 23:15 część statków należących do konwoju popłynęła, mijając jego okręt, na północ, podczas gdy krążowniki, które oddały się już w kierunku południowym, dokonały ponownie ostrej zmiany kursu. Na U 334, dowodzonym przez Kapitänleutnanta Hilmar Siemona i podążającym za konwojem, obserwowano przebieg wielkiego wieczornego ataku lotniczego; około 00:30 z U-boota dostrzeżono, jak zostały storpedowane *Navarino* i *William Hooper*, zaś kwadrans później U 334 wystrzelił torpedę do pierwszego frachtowca z odległości ponad tysiąca jardów, nim jednak osiągnęła ona cel, statek przewrócił się i zatonął³; o 01:00 w nocy okręt wystrzelił dwie torpedy w kierunku drugiego statku, który wydawał się nadal w pełni zdalny do żeglugi - po pięciu minutach od eksplozji jednostka zatонуła.

Potem przez pewien czas z meldunków przekazywanych przez U-booty

wynikało, że ponownie utracono kontakt z konwojem, który zniknął „w ścianie mgły”. Jednakże o 02:00 w nocy Teichert zameldował przez radio, że odnalazł rozproszone jednostki konwoju, które gromadziły się w pobliżu jego okrętu, a niebawem Kapitänleutnant Brandenburg (U 457) wysłał depeszę, w której informował, że stracił kontakt z eskadrą krążowników (miał ją śledzić) - czy zatem, pytał, może zaatakować frachtowce z konwoju, znajdujące się teraz w zasięgu widoczności? W dowództwie Schmudta uznano, iż wydaje się pewne, że eskadra krążowników - tak, jak to wynikało z meldunku Teichtera - wycofała się na za-

1. Cyt. za: Winston S. Churchill, *Druga wojna światowa*, Gdańsk, 1995, t. IV „Huśtawka losu”, s. 91 (przyp. tłum.).

2. Dziennik działań bojowych sztabu Schmudta, 5 VII 1942. W odniesieniu do map operacyjnych oraz oleatów U-bootów, na których zaznaczono przebieg ataku okrętów podwodnych na konwój PQ-17, jako Źródło posłużyły mi akta PG/71900b - PG/71900d (sygn. mikrofilmu T-375-B). Pochodzą one z biura gen. adm. Carlsa, Marinegruppenkommando Nord.

3. Dziennik broni torpedowej U 334.

chód. O 03:15 z Dowództwa Luftwaffe „Północ-Wschód” nadeszła wiadomość, że obserwator z samolotu śledzącego konwój zameldował godzinę wcześniej, iż PQ-17 podzielił się na dwie grupy: północną, złożoną z dziewiętnastu frachtowców, trzech niszczycieli i dwóch korwet, oraz południową, złożoną z dwunastu frachtowców i „lekkiego krążownika” - najwyraźniej błędnie zidentyfikowano w ten sposób jeden z silnie uzbrojonych okrętów przeciwlotniczych. Obserwator z samolotu podkreślał, że frachtowcom nie towarzyszą żadne ciężkie okręty.

Dowódcy U-bootów, nie zważając już na to, że ich depesze mogły być przejmowane i odczytywane przez przeciwnika, zaczęli dostarczać kontradmirałowi Schmuntowi bieżących informacji sytuacyjnych, rozpoczynając jednocześnie polowanie na statki pozostałe z konwoju. Był to prawdziwy raj U-bootów: o 03:35 Teichert potwierdził, że oto obserwuje rozpraszanie konwoju; wiele pozbawionych eskorty samotnych frachtowców odpływa na północny i południowy wschód. Pięć minut później nadeszła depesza z U 334; Kapitanleutnant Siemon meldował, że zatopił uszkodzonego marudera - był to *William Hooper* - i że widział, jak toną trzy statki; uznał, że jeden z nich to być może ciężki krążownik⁴. Po kolejnych pięciu minutach U 457 zameldował, że ściga frachtowiec; podał jednocześnie swoją pozycję. Przez całą noc do Narwiku spływały obfitym strumieniem coraz to nowe depesze.

O 07:15 Teichert poinformował, że konwój rozproszył się na znacznej przestrzeni i płynie teraz kursem południowo-wschodnim; przy poprawiającej się widoczności statki najwyraźniej dokonywały powolnego przegrupowania. Wiceadmirał Schmunt wyznaczył wszystkim U-bootom należącym do „Lodowego diabła” jako cel priorytetowy „małe konwoje” oraz samotne frachtowce; gdyby jednak dowódcy zauważyli ponownie eskadrę krążowników, mieli ją zaatakować.

Tymczasem tuż pod powierzchnią Morza Barentsa dwa niemieckie okręty podwodne przygotowywały się do przeprowadzenia ataku torpedowego. U 703 wyprzedzał stale i miarowo nowiuteńki brytyjski frachtowiec *Empire Byron*, zaś U 88 manewrował, żeby zając dogodną pozycję do zaatakowa-

nia amerykańskiego parowca *Carlton*. Kapitan John Wharton, wicekomodor konwoju, a jednocześnie kapitan statku *Empire Byron* o wyporności 6645 ton, wyciągnął się wygodnie w fotelu ustawionym w day-roomie na mostku i natychmiast zasnął - nic było w tym nic dziwnego: od ponad trzydziestu sześciu godzin na statku obowiązywał alarm bojowy; pomimo chłodnego światła polarnej nocy spowijającego przestrzeń, kapitan nie był już dłużej w stanie czuć⁵. Swoją kabinę oddał do dyspozycji porucznikowi nadzorującemu umieszczoną na statku artylerię morską, ponieważ oficer ów oraz jego podwładni byli w stanie gotowości bojowej nawet dłużej od niego. Frachtowiec przewoził w ładowniach jedną z pierwszych partii nowych czołgów typu „Churchill”, przeznaczonych dla ZSRR; był to jego drugi rejs konwojowy do tego kraju.

O 07:15 U 703 wystrzelił do celu z odległości dwóch mil parę torped⁶. Według oceny Kapitanleutnanta Bielfelda, angiłk płynął z prędkością dziesięciu węzłów, jednak wystrzelone torpedy przeszły przed dziobem statku. Nie zauważono ich, dzwonki alarmowe milczały. Bielfeld uznał, że torpedy chybiły od strony rufy, toteż po wprowadzeniu do swoich kalkulacji poprawki - ocenił prędkość statku na dwanaście węzłów - rozkazał oddać salwę z wyrzutni II i IV; jednak torpedy ponownie przeszły przed frachtowcem, nawet w dalszej odległości od niego niż poprzednie. Podczas gdy niemieccy marynarze ładowali pośpiesznie nową torpedę do wyrzutni I, Bielfeld nakazał obrócić okręt o sto osiemdziesiąt stopni - po to, żeby frachtowiec znalazł się w zasięgu torped wystrzeliwanych z wyrzutni rufowej. Minęła godzina. Teraz bardzo dokładnie wyznaczył szybkość statku - osiem węzłów; oddalony zaledwie o tyśiąc jardów frachtowiec widziano teraz przez peryskop pod właściwym kątem. O 08:27 piąta torpeda trafiła statek na wysokości maszynowni. Bielfeld dostrzegł przez peryskop niewielki obłoczek białego dymu, wydobywający się z rufowej ładowni ofiary. Cała załoga U-boota wyraźnie usłyszała metaliczny dźwięk towarzyszący wybuchowi głowicy torpedy. Ugodzony statek lekko się zanurzył.

W chwili trafienia kapitan Wharton spał tak mocno, że nie obudziła go

eksplozja. Dokonał tego porucznik artylerii, który krzyczał, że statek został storpedowany; początkowo Wharton nie uwierzył mu, słyszał bowiem rytmiczny odgłos pracujących silników, który świadczył, że frachtowiec płynie naprzód z pełną szybkością. Niemniej jednak wyrzła przez iluminator: zobaczył, jak w ogromnym chaosie i zamieszaniu jego załoga tłoczy się przy burtach, zamierzając zejść ze statku; na wodę spuszczone trzy spośród czterech łodzi ratunkowych i opuszczano właśnie czwartą. Wharton powrócił na mostek, żeby dopilnować zniszczenia wszystkich papierów i dokumentów. Drugi radiooficer pochodzący z Manchesteru zapytał go, czy ma przenieść na jedną z szalup radiostację rezerwową; Wharton oświadczył mu jednak, że już ją tam dostarczono. W następstwie eksplozji pod pokładem zostało uwięzionych dwunastu artylerzystów: szum wdzierającej się do wnętrza frachtowca wody zagłuszały ich rozpaczliwe krzyki. Dotarcie do uwięzionych było jednak niemożliwe.

Wharton skoczył do morza. Podnieśli go marynarze płynący na tratwie i przekazali na jedną z szalup. Nakazał, żeby wszyscy rozbitkowie przenieśli się do dwóch łodzi, z których jedna była wyposażona w silnik. W wodzie pływało kilkanaście ciał; ku swojemu przerażeniu kapitan rozpoznał wśród nich zwłoki młodego radiooficera, z którym rozmawiał zaledwie kilka chwil wcześniej. Dwadzieścia minut po trafieniu torpedą eksplodował kocioł, wyrывая w kadłubie potężny otwór; ryk wody wdzierającej się do wnętrza stał się ogłuszający i niedługo potem *Empire Byron* zatonął. Tymczasem niecierpliwy Bielfeld wystrzelił szóstą torpedę - dziewięć minut po wystrzeleniu poprzedniej - chybił jednak i pocisk zniknął w morskiej oddali. Gdy statek tonął, znajdujący się opodal *Peter Kerr*, amerykański „liberciak”, przerwał obowiązującą ciszę radiową, wysyłając sygnał SOS; radiotelegrafista zapomniał jednak podać pozycję tonącego statku⁷. Ogółem uratowało się z niego

4. Nie zatopiono wtedy żadnego ciężkiego krążownika, jednak Luftwaffe ponad miarę chęlna się później tym rzekomym „sukcesem”.

5. Rozmowa autora z J. Whartonem, październik 1962.

6. Dziennik broni torpedowej U 703.

7. Raporty Armed Guards (uzbrojonych artylerzystów) z *Petera Kerra* i *Bellinghama*.

czterdziestu dwóch ludzi; osiemnastu artylerzystów i marynarzy zginęło.

Bielfeld zarządził wynurzenie i podpłynął do dwóch łodzi ratunkowych. Przez cały czas milczał. Na pokład U-boota wyszedł wysoki, jasnowłosy oficer, któremu towarzyszył marynarz w wyczyszczonych getrach, taszczący karabin maszynowy; oficer zaczął krzyczeć coś do rozbitków. Kapitan Wharton polecił wcześniej swoim oficerom, żeby zdjęli mundury; zakazał im też ujawniania tożsamości. John Rimington, kapitan z REME, który miał być w Rosji doradcą technicznym, zajmującym się nowymi czołgami „Churchill”, nie chciał się jednak pozbyć swojego wspaniałego śnieżnobiałego płaszcza marynarskiego, w którym pozostał, podczas gdy łodzie ratunkowe pływały wokół, podejmując z morza rozbitków - Czy w brytyjskiej marynarce handlowej przestali już uczyć wiosłowania? - krzyknął ów jasnowłosy oficer, widząc, że marynarze z trudem posługują się nieznanym sobie rodzajem wiosła, usiłując zbliżyć się do U-boota. Kiedy łódź się zbliżyła, zapytał: - Dlaczego uczestniczycie w tej wojnie? Chyba nie jesteście komunistami? Jeśli nie, to dlaczego ryzykujecie życiem, żeby dostarczyć te czołgi bolszewikom? Kto jest waszym kapitanem? - Nikt się nie poruszył, ludzie milczeli.

Spojrzenie Niemca spoczęło na wyglądającym mocno dystyngowanym ochmistrzu, który jednak wyjaśnił pośpiesznie, że nie jest kapitanem; wreszcie oficer dostrzegł kapitana Rimingtona i nakazał mu przejść na pokład okrętu; protesty Anglikowi nic nie pomogły i sprowadzono go pod pokład U-boota⁸. Niemiecki dowódca przekazał następnie na jedną z łodzi mechanika okrętowego, którego jego ludzie wyłowili z morza. Jednocześnie Brytyjczycy otrzymali puszkę z sucharami, sok jabłkowy i pęto kiełbasy - Jak daleko jest ląd? - zapytał Wharton. - Około dwustu pięćdziesięciu mil stąd - poinformował go blondyn. We wnętrzu U-boota zabrzmiał klaskon i U 703 zanurzył się, zabierając jeńca⁹.

Jakiś czas później kontradmirał Schmudt otrzymał w Narwiku meldunek o udanym ataku, nadesłany przez U 703: „Zatopiony dziesięcioletni statek *«Empire Byron»*, kwadrat AC.2629. Ładunek: czoł-

gi. Port przeznaczenia: Archangielsk. Kapitan John Rimington zabrany na pokład jako jeńiec. [...] Konwój rozgromiony. Kurs 120°. Kontynuuję nieprzerwanie śledzenie”¹⁰. To, że portem przeznaczenia konwoju był Archangielsk było oczywiście nie bez znaczenia dla kontradmirała.

Mniej więcej wtedy, kiedy ten ostatni czytał depezę Bielfelda, kontradmirał Hamilton, oddalony o czterysta mil na zachód od tratw i łodzi ratunkowych pochodzących z frachtowca *Empire Byron*, przekazał dowódcy krążownika *Wichita* co następuje:

„Jak rozumiem, został storpedowany jeden statek. Jednak, ogólnie rzecz biorąc, konwój zdołał wykonać pomyślnie manewr rozproszenia”¹¹.

Wspomnieliśmy już wcześniej o frachtowcu *Carlton*, ekscentrycznym amerykańskim statku, który podczas ataku na konwój PQ-16 zestrzelił „Hurricane’a” ze statku CAM; trafiony bombą, statek ten musiał zawrócić; 4 lipca o włos uniknął zatopienia torpedą lotniczą, która, jak utrzymywali Niemcy, trafiła frachtowiec *Christopher Newport*. Obecnie, przewożąc ładunek 200 ton TNT, czołgi oraz amunicję do armat czołgowych, zmierzał on samotnie przez łagodnie rozfalowane morze ku Archangielskowi. Poznaliśmy też Jamesa Atkinsa, elokwentnego marynarza, który opisał wszystko to, co spotkało *Carltona*.

Nikt spośród jego 44-osobowej załogi (w tym jedenastu artylerzystów morskich) nie przypuszczał, że nieprzyjaciel jest tak blisko; przez trzy godziny dowodzony przez Kapitana leutnanta Heino Bohmanna U 88 podchodził frachtowiec, stopniowo go wyprzedzając. Teraz, wkrótce po 09:00, przy widoczności sięgającej najwyżej ośmiuset jardów, Bohmann rozpoczął wykonywać końcowy manewr ataku. Polecił, żeby jego okręt niezmiernie powoli płynął naprzód, następnie podniósł go na głębokość peryskopową, wreszcie nakazał obsłudgom wyrzucić I i III przygotowanie do odpalenia torped. Pierwszą torpedą nakazał celować w przedłużeniu przedniego masztu statku, drugą - w punkt znajdujący się mniej więcej pięćdziesiąt stóp przed masztem tylnym¹². O 10:15 *Carlton* wszedł powoli w pole widzenia patrzącego przez peryskop dowódcy - statek był oddalony zaledwie o sześćset jardów. Bohmann

odpalił dwie torpedy. Minęły trzydzieści trzy sekundy.

Tamtego poranka, ostatniego dnia czteromiesięcznego rejsu *Carltona*, który wyruszył z Filadelfii, Akinsa, na którego przypadała wachta, obudzono o 09:45; przed udaniem się na posterunek porucznik zdążył zjeść przez kwadrans kilka grzanek i napić się kawy¹³. Przejmując ster, widział załogę przed dziobem ławicę mgły: „Miałem nadzieję, że w nią wejdziemy, nim odnajdzie nas samolot”. W sterówce było ciepło, dlatego też Akins zdjął płaszcz i buty z cholewą. W odległości ćwierci mili, siedem sążni pod wodą, załoga U-boota wsłuchiwała się pilnie w zamierający stopniowo pomruk śrub napędowych dwóch torped, popychających je ku celowi na głębokości dziesięciu stóp. Jedna z nich trafiła w cel, ponieważ usłyszano wyraźny szcęk, później jednak rozległy się ponownie odgłosy pracującej śruby, co wskazywało na to, że w drugiej torpedzie zawiódł zapalnik.

Nagle rozległa się gwałtowna eksplozja, a Bohmann ujrzał „ciemny tuman w kształcie grzyba, który całkowicie zasłonił cel”. Akins doznał wrażenia, że całe otoczenie zachwiało się i runęło. Torpeda numer dwa trafiła w cel. Akins początkowo nie pojmował, co się dzieje, dopuszczał tylko możliwość ataku lotniczego, nie myślał o U-bootach. Chwycił płaszcz i buty oraz jak najwięcej przyrządów nawigacyjnych, któ-

8. Te i dalsze szczegóły podaję na podstawie rozmowy z Edem Solimanem, byłym ochmistrem na *Empire Byron*, czerwiec 1963. Byłoby interesujące poznać relację także samego Rimingtona, lecz na nieszczęście odnalazłem go wkrótce po poważnym wypadku drogowym, w którym uczestniczył; w następstwie tego wypadku stracił mowę i pamięć. Władze szpitala wojskowego przekazały mi jego paszport oraz dokumenty, które okazały się też w pewnej mierze przydatne. J. Plambeck, jeden z Niemców, którzy przesłuchiwali później Rimingtona, powiedział mi, że nie zdołano wydobyć z niego żadnych wartościowych informacji.

9. Frank Cooper, cieśla na *Empire Byron* wspominał na łamach „Timesa” (29 IX 1942), że mechanikowi „dowódca U-boota pokazał przedział maszynowy, potem otrzymał on wino, owinięty w srebrny papier chleb i kiełbasę”. Niemiec oświadczył też, że przykro mu było zatopić statek, należało to jednak do jego powinności służbowych.

10. Depesza U 703 do sztabu Schmudta, wysłana 5 VII o 10:15.

11. Depesza C.S. One (eskadra Hamiltona) do dowódcy krążownika *Wichita*, wysłana 5 VII o 11:30.

12. Dziennik bronii torpedowej U 88.

13. Opisując zatopienie *Carltona*, opierałem się na relacji T.J. Mooneya, starszego mechanika (październik 1963); marynarza Jamesa E. Akinsa (grudzień 1962) oraz zestawienia oświadczeń złożonych przez rozbitków z *Carltona* w marcu 1945. Podawany czas jest oczywiście o dwie godziny późniejszy w stosunku do czasu uniwersalnego (GMT), stąd też te „nieortodoksyjne” godziny trzymywania wachty na amerykańskim statku.

re mogły przydać się później w szalupach. Dwie z trzech łodzi roztrzaskał wybuch torpedy; została zniszczona ta, w której Akins miał wyznaczone miejsce. Cała załoga frachtowca musiała z konieczności ewakuować się w jednej łodzi oraz na czterech tratwach ratunkowych, przymocowanych do sztagów przedniego i tylnego masztu. Drugi oficer oraz trzech inni członkowie załogi zajęli miejsca w przedniej tratwie, usytuowanej po prawej burcie, podczas gdy James Akins wraz z pięcioma marynarzami wspieł się do tratwy lewoburtowej. Bohmann odwrócił swojego U-boota rufą do ciężko rannego statku, po czym o 10:22 wystrzelił do niego torpedę z tylnej wyrzutni. W tej samej jednak chwili statek zadrżał i skręcił w lewo, toteż torpeda chybiła celu.

Przez pewien czas Akins i jego towarzysze niedoli trzymali się w pobliżu frachtowca, oczekując, aż zejdzie do niej norweski kapitan Hansen, ten jednak nie chciał zejść z pokładu, powodowany nie tyle pragnieniem pójścia na dno wraz ze swoim statkiem, ile obawą przed ostatnią torpedą, zataczającą tuż pod powierzchnią wody osobliwe koła wokół *Carltona* i mijającą tratwy oraz szalupy w coraz mniejszej odległości. Pewien bardziej nerwowi amerykański marynarz sposobił się do zadania przepływającej mimo torpedzie silnego uderzenia wiosłem, powstrzymali go jednak od tego inni rozbitkowie. Wreszcie torpeda zanurzyła się i zatonięła. Hansen wskoczył na tratwę Akinsa, potem jednak przeszedł do łodzi. O 10:50, gdy Bohmann przygotowywał się do wystrzelenia następnej torpedy, pozornie niezniszczalny *Carlton* przewrócił się cicho i spokojnie, po czym zatonął dziobem naprzód.

U-boot wynurzył się. „Wszyscy oczekiwaliśmy nieruchomo na salwy z broni maszynowej - wspominał Akins - *faszerowano nas bowiem propagandą, że Niemcy zawsze tak postępują. Jednak zapytali oni tylko o nazwę naszej jednostki i odpłynęli - mieli przed sobą pracowity dzień*”. Gdy *U 88* przebywał na powierzchni, Bohmann wysłał do Schmunda radiodepeszę, w której poinformował o zatopieniu dziesięciotysięcznika, nie podając jednak jego nazwy¹⁴.

Załoga *Carltona* skupiła wszystkie tratwy wokół łodzi i przymocowała je do siebie sznurami; podniesiono

z wody wszystkie przydatne przedmioty. Przeprowadzono prowizoryczny apel załogi: okazało się, że brakuje przebywających w maszynowni palaczy W. Pelta i Stillwella oraz smarownika Freya. Kilku rozbitków doznało dotkliwych poparzeń; ułożono ich na jednej z tratw, gdzie mogli się położyć. Przez około godzinę marynarze wiosłowali, bez zbytniego entuzjazmu, w kierunku Rosji. „Wszyscy się cieszyli - wspominał Akins - *ponieważ uznaliśmy, że oto skończyły się nasze kłopoty. Kapitan chciał wraz z dziewiętnastoma ludźmi popłynąć łodzią po pomoc, uznał bowiem, że w ten sposób szybciej ją sprowadzi. Jednak wszyscy marynarze wyrazili sprzeciw i postanowiliśmy pozostać razem*”. Wszyscy zdawali sobie sprawę z niepewności sytuacji; tafla wody była niemal gładka jak lustro z wątlą martwą falą, stały ląd oddalony był jednak o czterysta mil i gdyby zerwała się wichura, skuleni na tratwach marynarze długo by nie przeżyli. Morze było, jak okiem sięgnąć, puste - na horyzoncie szarzały tylko złowrogie kształty gór lodowych.

* * *

Tymczasem Dowództwo Grupy Marynarki „Północ” (generał admirał Carls) zostało również poinformowane, że własny okręt podwodny dostrzegł zespół nieprzyjacielskich krążowników, oddalający się „*kursem zachodnim z pełną szybkością*”; nadal jednak brakowało informacji dotyczących miejsca przebywania „zespołu mającego w swoim składzie lotniskowiec”, ponadto wydawało się, że statkom należącym do konwoju PQ-17 (które, według meldunków, znajdowały się teraz w dużym rozproszeniu¹⁵ nadal towarzyszą jakieś okręty wojenne.

Gdy tylko w Kilonii otrzymano rzeczne meldunki, Carls postanowił natychmiast wykorzystać sprzyjające okoliczności. Jego zespół miał ostatecznie zaatakować przeciwnika. Wczesnym rankiem Dowództwo Grupy Marynarki „Północ” uznało oficjalnie, że jeśli do południa uda się zneutralizować nieprzyjacielski „pancernik”, znajdujący się (według błędnych meldunków) opodal konwoju i jeśli przeciwnik nie dysponuje tam lotniskowcem, zespół *Tirpitz*a w ogóle nie powinien brać pod uwagę zagrożenia ze strony samolotów startu-

jących z lotniskowca. Rozumowanie Niemców było proste: wydawało się mało prawdopodobne, żeby taki lotniskowiec zapuścił się w strefę, w której Luftwaffe dysponowało przewagą w powietrzu; toteż każdy lotniskowiec musiałby znajdować się w tak znacznym oddaleniu od tej strefy, że gdyby atak *Tirpitz*a na konwój nastąpił dopiero wtedy, kiedy ten ostatni znajdzie się poniżej równoleżnika 72°, startujące zeń samoloty musiałyby działać na granicy swojego zasięgu. Dowództwo Grupy, powodowane względami taktycznymi, uznało, że operacja „Ruch skoczka” powinna się rozpocząć najpóźniej do 13:00 tego samego dnia¹⁶. Zażądano, by zezwolono na natychmiastowe podanie hasła do rozpoczęcia działania - z chwilą zneutralizowania zagrożenia ze strony „pancernika”.

Wielki admirał Raeder, pomny na nalegania führera, żeby najpierw zlokalizować i zneutralizować lotniskowce, odmówił jednak zgody; tuż po 09:00 dowiedziano się o tym w Dowództwie Grupy Marynarki „Północ”. Obecnie jednak sytuacja zmieniła się jeszcze bardziej radykalnie w następstwie przypadkowej obserwacji dokonanej przez niemiecki samolot zwiadowczy: o 06:55, podczas przejściowej poprawy widoczności pomiędzy dwiema ławicami mgły, zauważono zespół brytyjskich okrętów, wycofujących się na południowy zachód¹⁷. Był to poszukiwany przez Niemców lotniskowiec - około dwustu dwudziestu mil na zachodnio-północny zachód od Wyspy Niedźwiedziej, ponad czterysta mil od Altenfjordu - kryjówki niemieckiego zespołu i osiemset mil od prawdopodobnego miejsca planowanego teraz przez Niemców ataku sił nawodnych.

Otrzymane meldunki zwiadowcze spowodowały, że w *Seekriegsleitung* powzięto poprawny wniosek, iż Admiralicja brytyjska nie zamie-

14. „Krótki raport «U 88»”, 12 VII. Dziennik działań bojowych sztabu Schmunda.

15. „Wypad «Tirpitz»”. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*, 5 VII.

16. Depesza Dowództwa Grupy Marynarki „Północ” do Schmunda i innych, otrzymana 5 VII o 07:02.

17. Dnia 4 lipca o 22:00 Tovey zmienił kurs amerykańskiego zespołu na północno-wschodni, po to, by chronić wycofujący się zespół krążowników przed ewentualnym atakiem niemieckich jednostek nawodnych, jednak o 04:00 w nocy uznał, że Hamilton opuścił już „strefę zagrożenia” i znajduje się około 160 mil na południe od jego okrętów; nakazał przeto, by jego zespół powrócił na kurs południowo-zachodni.

rza narażać ciężkich alianckich okrętów wojennych oraz lotniskowców na atak niemieckich samolotów torpedowych i bombowych, startujących z baz w Norwegii, nakazała przeto ich dowódców, żeby trzymali się w rozsądnej odległości od Przylądka Północnego. Ponadto Niemcy wiedzieli, że alianckie jednostki wyszły w morze co najmniej od 1 lipca - tamtego dnia bowiem zaobserwowano je u wybrzeży Islandii - toteż wydawało się prawdopodobne, że zostaną zmuszone albo do przerwania operacji z powodu wyczerpania się zapasów paliwa¹⁸, albo do oczekiwania gdzieś na arktycznych wodach na bunkrowanie ze zbiornikowców floty. *Seekriegsleitung* uznało zatem, że „raczej nie należy oczekiwać poważnego zagrożenia ze strony nieprzyjacielskiego zespołu z lotniskowcem w składzie”¹⁹. Tuż po 10:00, mniej więcej wtedy, kiedy torpedowano *Carltona* Dowództwo Lotnicze Obszaru Lofoty potwierdziło, że na obszarze od 14 do 26 stopni długości geograficznej wschodniej, aż do granicy lodu nie zaobserwowano żadnych nieprzyjacielskich okrętów; wzmocniło to rosnące przeświadczenie dowództwa Kriegsmarine w Berlinie, że sprawy rozwijają się pomyślnie dla Niemców.

Dowództwo Grupy Marynarki „Północ” nakazało już wcześniej zespołowi okrętów osiągnięcie gotowości do wyjścia w morze w ciągu godziny, poczynając od 09:00 rano. O 10:52 na okrętach wprowadzono gotowość do natychmiastowego odfortowania; wkrótce też Altenfjord wypełniły odgłosy towarzyszące przygotowaniu do rejsu. Fakt wycofania na zachód zarówno zespołu Hamiltona, jak Toveya usunął ostatnią przeszkodę w realizacji „Ruchu skoczka”. Generał admirał Carls powtórnie przekazał telefonicznie - najpierw wydziałowi operacyjnemu *Seekriegsleitung*, potem Raederowi - swoją wcześniejszą propozycję, iżby jednostki niemieckie wyruszyły do ataku bez względu na zagrożenie ze strony lotniskowca. Raeder mógł tylko wyrazić zgodę. Jego przedstawiciel w kwaterze Hitlera miał poinformować go, że sytuacja uległa zmianie i poprosić o pozwolenie na przeprowadzenie operacji.

Około 11:30 zadzwonił wiceadmirał Krancke: poinformował, że swoje zadanie „wykonał z powodzeniem”. Wydział operacyjny w Berlinie przekazał

tę pomyślną wiadomość do Kilonii dziesięć minut później, informując dodatkowo, że uzgodniona taktyka ataku pozostaje w mocy, nawet gdyby nie nadeszły dalsze meldunki, z których wynikałoby, że nieprzyjacielski lotniskowiec zmienił pozycję na korzystną dla Niemców, czy też gdyby lotnictwo zwiadowcze przeciwnika wykryło przedwcześnie niemieckie jednostki, co mogłoby narażać je na zagrożenie. Minutę później (do ostatecznej pory rozpoczęcia operacji brakowało niewiele ponad godzinę) generał admirał Carls przekazał ustalone wcześniej hasło, będące sygnałem do realizacji „Ruchu skoczka”²⁰.

Przed Niemcami otwierały się teraz perspektywy odniesienia miażdżącego zwycięstwa. Faktycznie oficer głównodowodzący z pokładu - w tym wypadku admirał Schniewind, człowiek silnej woli i charakteru - znów nie czekał, aż otrzyma hasło; chcąc zyskać na czasie, wyruszył z Altenfjordu tuż po 11:00; płynął przez Kanały, kiedy jego radiotelegrafici odebrali przekazane przez radio hasło, po którego otrzymaniu mógł dopiero podnieść kotwicę. Pomimo otrzymanych drogą radiową rozkazów, na mocy których „zespół miał opuścić Kanał na wysokości Nordkyn” - czyli, jak najdalej w kierunku wschodnim - Schniewind trzymał się własnego planu: zamierzał popłynąć przejściem uzystuowanym na zachód od Rölvssøy, uznał bowiem, że zagrożenie ze strony okrętów podwodnych będzie tam mniejsze²¹.

Carls przejął dowodzenie działaniami U-bootów na czas operacji i wysłał do Schmunda depezę, w której zawarł następujące zdanie:

„Atak naszych zespołów ciężkich okrętów na konwój planowany na jutrzejsze popołudnie. Czas tego ataku zostanie podany hasłem «Zgoda». Należy natychmiast informować o dostrzeżeniu nieprzyjacielskich pancerników, lotniskowców i samolotów”²².

O 12:45 zaokrętowany na pancerniku admirał Schniewind otrzymał z Kilonii depezę radiową zawierającą najnowsze informacje o ruchach jednostek przeciwnika: zespół alianckich krążowników zmierzał „na zachód z dużą szybkością”; zespół z lotniskowcem płynął nieco wolniej w tym samym kierunku, co najmniej czterysta mil na północny zachód od Altenfjordu; ża-

nych innych ciężkich okrętów nie dostrzeżono aż do granicy lodu na przestrzeni setek mil; konwój, ochroniany teraz tylko przez lekki zespół eskortowy, rozdzielił się na dwie luźne grupy, a wiele uszkodzonych frachtowców-maruderów pozostawało w tyle. Przeciwnik najwyraźniej nie brał pod uwagę obecności niemieckich okrętów w Altenfjordzie. Na trasie niemieckiego zespołu nie było żadnych U-bootów; wstępna faza operacji miała okazać się dla Niemców zadaniem dziecinnie łatwym; atak na frachtowce konwoju miał nastąpić 6 lipca, w poniedziałek.

Mimo to Kriegsmarine narażała na uszkodzenie lub zatopienie najsilniejsze i najważniejsze okręty wojenne i nikt nie był bardziej świadomy tego faktu niż sam wielki admirał Raeder, który rannym, w rozmowie telefonicznej, podzielił się z Carlsem swoim niepokojem i wątpliwościami, choć decyzję już podjął. Carls, najwyraźniej przejęty tym, co usłyszał, wysłał do znajdującego się na pokładzie *Tirpitz* (który opuszczał już Kanał) Schniewinda depezę, w której zawarł osobliwe wezwanie do zachowania powściągliwości i rozwagi; apel ów bezsprzecznie pogrążył w rozpacz walecznego dowódcę floty:

„Krótkotrwała operacja zakończona częściowym sukcesem jest niewątpliwie więcej warta niż całkowite zwycięstwo odniesione przy wielkim nakładzie czasu. Natychmiast meldować o każdorazowym dostrzeżeniu nieprzyjacielskich samolotów. Nie wahajcie się przerwać działań w niepewnej sytuacji. Pod żadnym pozorem nie wolno wam dopuścić do tego, żeby przeciwnikowi udało się ugodzić w rdzeń naszego zespołu”.

W Kriegsmarine nie było jednak nikogo, kto by nie wierzył w to, że dla

18. Jednostkom Toveya z pewnością wyczerpywało się paliwo.

19. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*, 5 VII.

20. Dziennik działań bojowych sztabu Schmunda. Zdarzające się nagminnie przerwy opóźniły przekazanie hasła. Nie jest jasne, o której godzinie rzeczona depeza dotarła na *Tirpitz*, jednak przekazana za pośrednictwem dalekopisu do Narwiku została otrzymana przez Schmunda po 30 minutach. Tekst hasła w przypisie pochodzi z depezy znajdującej się w zbiorze akt PG/32586 (sygn. mikrofilmu T-41-B).

21. Raport wstępny dotyczący dowódcy zespołu [Schniewinda] i operacji „Ruch skoczka”, przedrukowany w dzienniku działań bojowych *Seekriegsleitung*, 12 VII. Raport końcowy Carlsa.

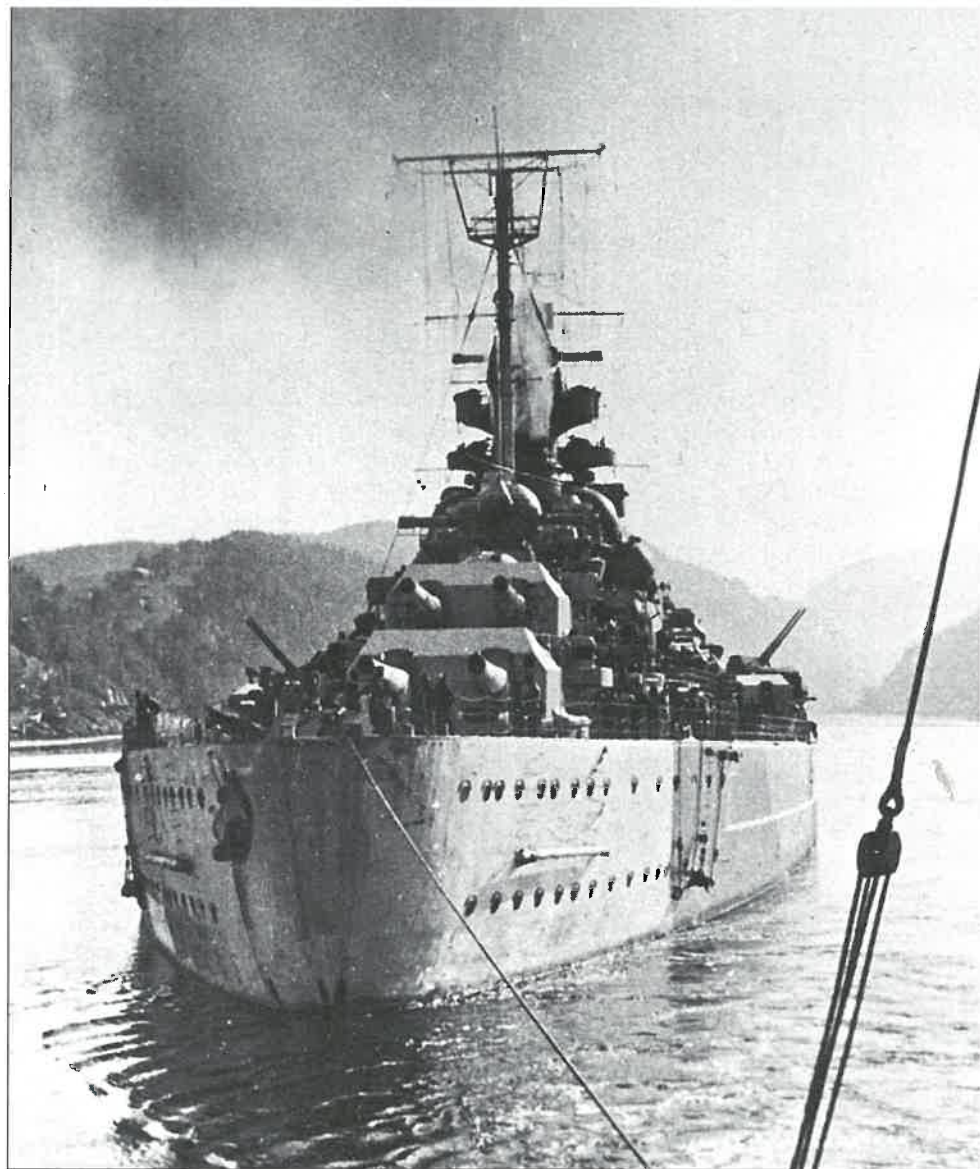
22. Był to następujący komunikat: „Tajne. Amunicja ćwiczebna, mająca być dostarczona zgodnie z tajną depezą nr 3756 z Dowództwa Grupy Marynarki „Północ”, jest wycofana”.

niemieckiego zespołu okrętów, by tak rzec, zaświeciło słońce. O 15:00 *Tirpitz*, *Hipper*, *Scheer*, siedem niszczycieli i dwa torpedowce wyszły w morze.

Tymczasem niemiecka 5 Flota Powietrzna wykorzystała w pełni swój potencjał zwiadowczy i zaczepny. Samoloty należące do jednostki KG.26, stacjonującej w Banaku, zamierzano uzupełnić, gdy tylko poprawi się pogoda, maszynami trzeciego dywizjonu Junkersów 88 ze stacjonującego w Bardufoss pułku KG.30; następnie miała się rozpocząć kombinowane działania bombowe przeciw konwojowi, okazało się jednak, że statki zbyt szybko rozproszyły, a szybsze jednostki zmierzały całą siłą maszyn ku obszarom, na których panowała zła pogoda²³. Tego popołudnia, gdy nad lotniskami w Norwegii, opadła mgła, Niemcy rozpoczęli po raz pierwszy zmasowane naloty. O 14:30 biuro Schmundta w Narwiku otrzymało depezę z informacją, że trwają ataki torpedowe i bombowe. Zarówno Dowództwo Luftwaffe „Północ-Wschód”, jak i Dowództwo Lotnicze Obszaru Lofoty rzuciły do akcji duże siły i podczas godzin popołudniowych wszystkie trzy dywizjony z KG.30 oraz kilkanaście samolotów bombowo-torpedowych patrolowało nad Morzem Barentsa, poszukując maruderów z konwoju.

Następstwa rozkazu Admiralicji, dotyczące rozproszenia konwoju okazały się tym bardziej godne pożałowania. Porucznik Gradwell, którego niewielki, zaopatrzony w azdyk trawler zabierał ze sobą trzy frachtowce i, niczym pasterz owce, zawiódł je w bezpieczne schronienie w postaci lodowego pola, był jedynym oficerem, który w ten właśnie sposób zinterpretował otrzymane polecenie. Eter wypełnił się rozpaczliwymi wezwaniami o pomoc, a wiele frachtowców poszukiwało schronienia gdziekolwiek bądź. Korwety wraz z okrętami przeciwlotniczymi *Palomares* i *Pozarica* zmierzały samodzielnie na wschód.

Trawlery nie cieszyły się zbyt dużą popularnością wśród załóg pozostałych jednostek eskorty: były hałaśliwe, aż nazbyt widoczne dla przeciwnika, a na dobitkę powolne. Porucznik Dick Elsdon z okrętu *Gradwella* ułożył nawet prośbny siedmiozwrótkowy wierszyk „Chłopcy z trawlerów”; oto jego najtrafniejsze zwrotki:



Pancernik *Tirpitz* w jednym z norweskich fiordów.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe

*My, żółtodzioby, morskie kutasy
żadnej busoli, żadnych kompasów,
A jak chodzi o dym - ja chromolę!
Walimy go w niebo całe kupy,
Prujemy jedenastką - Neptunowi w dupę,
Chroniąc jakiś PQ lub QP.*

*Działami nas nadzieli,
Szkop w kułak z nich się śmieje,
A amunicji tyle, co nic.
Niszczyciele sprzed wieku
To tylko zawada, człowieku -
Gdy chronimy jakiś QP, czy PQ.*

Załogi okrętów przeciwlotniczych przekonały się wkrótce, że trawlerzy *Lord Middleton* i *Lord Austin* - oprócz tego, że obficie dymiły - są na jak na ich gust zbyt powolne. Zapytane, jaką największą szybkość mogą rozwinąć, trawlerzy odpowiedziały: „jedenaście węzłów”. Na tym zakończyła się wymiana sygnałów i niebawem trawlerzy zaczęły pozostawać w tyle.

Pozarica - okręt, na którego pokładzie znajdował się Godfrey Winn, ko-

respondent koncernu prasowego *Beaverbrook* - wraz z korwetami *La Malouine* i *Lotus* podążał na wschód wzdłuż granicy lodowego paku; opodał próbował nadążyć za nimi statek ratowniczy *Rathlin* wraz z korwetą *Popsy*²⁴. Dnia 5 lipca wczesnym rankiem płynący zbieżnym kursem amerykański frachtowiec *Bellingham*, dostrzegł tę grupkę: pomimo, że został zwodowany dwadzieścia pięć lat wcześniej, stopniowo ją wyprzedził. Po trzech godzinach dowódca okrętu przeciwlotniczego *Pozarica* nakazał mu zmienić kurs czterdzieści pięć stopni w prawo, ponieważ, jak uznał komandor *Lawford*, obecny kurs zawiezie go wprost na pole lodowe. Kapitan *Bellinghama*, urażony tym poleceniem, wysłał w odpowiedzi sygnał: „*Idźcie do diabła*”, który okręt przeciwlotniczy skwitował

23.. „Krótki meldunek niemieckiego Sztabu Lotnictwa”, 5 VII. Wyciąg w dzienniku działań bojowych *Seckriegsleitung*, 5 VII. Dziennik działań bojowych 5 Floty Powietrznej, 5 VII. Dziennik działań bojowych sztabu Schmundta, 5 VII.

24. Dziennik *Caradusa*, 5 VII.

sygnałem: „Cześć i powodzenia”²⁵, po czym oddalił się od frachtowca. Skłoniło to jego drugiego oficera do wygłoszenia zgryźliwego komentarza²⁶.

Inne frachtowce miały podobne doświadczenia z okrętami ich byłej eskorty: pisałem już o tym, jak okręt przeciwlotniczy *Palomares* wraz z trałowcami przystosowanymi do zwalczania okrętów podwodnych: *Britomart* i *Halcyon*, odszedł w samotnej świetności i chwale. Wczesnym rankiem, ku zakłopotaniu komandora Jaunceya z jego okrętem zrównały się frachtowce *Fairfield City* i *Daniel Morgan*, dowodząc tym samym zaskakującej sprawności swoich maszyn; tuż po 06:00 dołączył do nich również *Benjamin Harrison*, a trzy godziny później także *John Witherspoon* - cztery amerykańskie statki handlowe trzymały się w pobliżu okrętów eskortowych Royal Navy, jakby błagając niemo o ochronę. Przez całą noc jednostki te były śledzone przez niemieckie wodnosamoloty zwiadowcze Blohm & Voss, niewątpliwie naprowadzające na nie okręty podwodne. O dalszych wydarzeniach dowiadujemy się z oficjalnych raportów, sporządzonych przez amerykańskich oficerów artylerii, zaokrętowanych na frachtowcach: oficer z *Johna Witherspoona* napisał: „Okręty eskortowe zmieniły kurs i za pomocą lampy sygnałowej zażądały od statków, eskorty, żeby nie towarzyszyły im dalej, tylko, żeby płynęły dotychczasowym kursem”²⁷. Oficer z *Daniela Morgana* napisał że: „eszkorta złożona z jednostek wojennych odpłynęła, nakazawszy nam trzymać dotychczasowy kurs”²⁸. Po „splawieniu” w ten sposób statków handlowych, *Palomares* oraz pozostałe okręty popłynęły z pełną szybkością kursem wiodącym wprost na wschód²⁹.

Cztery amerykańskie statki podążyły ku naturalnemu schronieniu - ławicy mgły, zalegającej nad wodą opodal, na kierunku północno-wschodnim. O 14:00 znów ujrano na niebie niemiecką łódź latającą Blohm & Voss, toteż nim statki zanurzyły się we mgle, *Daniel Morgan* obrócił się i przez niejaki czas ostrzeliwał samolot ze swojego trzycalowego działka przeciwlotniczego, po to, żeby uniemożliwić obserwatorowi na jego pokładzie dostrzeżenie, w jakim kierunku skierowały się wszystkie trzy jednostki po wypłynięciu we mgle.

Jednocześnie jednak, gdy frachtowiec zastopował przed jej białą kurtyną, niemiecki okręt podwodny, który śledził go przez całe popołudnie zażył dogodną pozycję do wytrzenia doń torped. Był to U 88, ten sam U-boat, który zatopił rankiem *Carltona*; po załadowaniu wyrzutni okręt zanurzył się kilka mil dalej, a teraz, tuż pod powierzchnią morza, podchodził *Daniela Morgana*³⁰. Gdy Bohmann już miał rozkazać, żeby odpalono torpedy, amerykańsin nagle ruszył; pozostałe statki zanurzyły się już wcześniej we mgle, toteż frachtowiec podążył samotnie kursem wiodącym ku Półwyspowi Admiralicji na Nowej Ziemi. Niemiec ki dowódca musiał zatem czekać; następnie wynurzył się i podjął pościg.

Okolo 15:00, podążając wprost na wschód, *Daniel Morgan* wyłonił się z przeciwnego krańca ławicy mgły i dostrzegł po prawej burcie frachtowiec *Fairfield City*, płynący zbieżnym kursem. Dowódca *Morgana* nie zdawał sobie sprawy z tego, że jego statek jest śledzony przez U-boota; Bohmann odnalazł go ponownie. Kiedy rozpoczął manewr wyprzedzania, znów nadleciały dwa junkersy 88 z KG.30, zamierzając zaatakować *Fairfield City*³¹. Dzielnym *Morgan* ponownie otworzył ogień, żeby zdekongcentrować pilotów, tym razem jednak szczęście go opuściło: pierwsza wiązka bomb eksplodowała opodal prawej burty jego towarzysza, potem drugi samolot, znajdujący się poza zasięgiem dział *Fairfield City*, zrzucił drugą wiązkę, uzyskując bezpośrednie trafienie w pokład rufowy. Bomby zrzucone przez trzeciego Junkersa trafiły w pomost nawigacyjny, zabijając wszystkich znajdujących się tam członków załogi (wyjąwszy sternika, który został ciężko ranny), oraz dwóch marynarzy w kuchni. Spuszczono na wodę dwie szalupy, z których jedna została poważnie uszkodzona w następstwie eksplozji - i płonący statek wkrótce zatonął wraz z ładunkiem czołgów. *Daniel Morgan* zniknął za horyzontem, a łodzie z ludźmi rozpoczęły długi rejs ku Nowej Ziemi.

Nadleciały trzy kolejne junkersy 88 i wraz z poprzednimi samolotami rozpoczęły serię trwających ponad godzinę nalotów na *Daniela Morgana*; jego kapitan nakazał wykonywać uniki, toteż Niemcy nie uzyskali żadnego trafienia. Tymczasem załoga stat-

ku zaczęła wykazywać wyraźne oznaki wyczerpania nerwowego, zresztą nic dziwnego, ponieważ ludzi utrzymywano bez chwili wytchnienia w stanie gotowości bojowej przez ponad dwadzieścia osiem godzin. Po krótkiej przerwie, która pozwoliła artylerzystom na wymianę pojemników z amunicją do dział, nadleciała kolejna grupa pięciu junkersów; samoloty zwiększyły pułap lotu, po czym zaatakowały kolejno statek. Jedna z maszyn została trafiona: odleciała z płonącą gondolą silnika, zaś zrzucone bomby spadły w odległości pięćdziesięciu jardów od prawej burty statku. Drugi i trzeci samolot również nie uzyskały żadnych trafień. Jednak bomby zrzucone przez czwartego junkersa spadły tak blisko jego burty, że w następstwie eksplozji rozszczyliły się blachy poszycia pomiędzy ładownią czwartą i piątą. Statek natychmiast dostał przechyłu na prawą burtę i zaczął się zanurzać rufą do przodu. Przestał działać ster. Tymczasem samoloty odleciały. Bohmann, obserwujący przez peryskop przebieg ataku, dostrzegł, że frachtowiec zaczął płynąć w sposób niekontrolowany, domyślił się zatem, że nie słucha steru.

Daniel Morgan, przewożący w ładowniach 8200 ton stali, żywności, materiałów wybuchowych, czołgów i samochodów, walczył znacznie dzielniej niż większość innych statków, teraz jednak był zupełnie bezbronny. W następstwie eksplozji bomb zginął na nim jeden marynarz, a przegrzany zamek jedyne go trzycalowego działka statku zablokował pocisk; wystrzelano też większość amunicji kalibru .50. Porucznik Morton Wolfson, oficer uzbro-

25. Dziennik II oficera na statku *Bellingham*.

26. Po zawinięciu do Archangielska oficer uzbrojonych artylerzystów na *Bellingham* napisał w swoim raporcie, co następuje: „Od okrętu przeciwlotniczego i trzech korwet dzieliły nas trzy mile, szliśmy z prędkością trzydziestu węzłów; lecz oni odpłynęli, nie czekając na nas”.

27. Raport oficera Armed Guard (uzbrojonych artylerzystów) na frachtowcu *John Witherspoon*.

28. Raport oficera Armed Guard (uzbrojonych artylerzystów) na frachtowcu *Daniel Morgan*.

29. We wspomnieniu pośmiertnym, zamieszczonym w „Timesie” (14 X 1958) napisano, że Jauncey otrzymał odznaczenie Distinguished Service Order już po tragicznym rejsie konwoju PQ-17 za służbę jako dowódca eskorty. „Działając z zawzięciem i nieustępliwością, zdołał on zebrać i poprowadzić ze sobą niektóre ocalałe statki, po czym, ukrywając się w cieśninie Matoczkina Szaru na Nowej Ziemi, ocalił, doprowadzając do bezpiecznego Archangielska”. O incydencie opisanym w raporcie *Britomarta* nie wspomniano ani słowem.

30. „Krótki raport «U 88»”, 12 VII.

31. Rozmowa autora z T.D. Nieldem, brytyjskim artylerzystą na *Fairfield City*, czerwiec 1963.

jonych artylerzystów, poinformował kapitana o sytuacji; kapitan Sullivan, kontent, że radiotelegrafista zdążył nadać sygnał „*jesteśmy atakowani przez samoloty*” wraz z dokładną pozycją frachtowca, nakazał, iżby marynarze zajęli stanowiska przy łodziach ratunkowych. Morton wraz z dwoma artylerzystami usiłovali mozolnie wydobyć pocisk z działa, jednak łuska oddzieliła się od ładunku; na dobitkę niektórzy marynarze mieli już wszystkiego serdecznie dosyć. Nie czekając na rozkazy, spuścili szalupy na wodę i odpłynęli od statku, pozostawiając na pokładzie połowę swoich kolegów oraz większość artylerzystów; wypełniona panikowanymi ludźmi jedna z łodzi przewróciła się: wszyscy znajdujący się w niej wpadli do morza. Kapitan polecił, żeby manewrowano statkiem za pomocą zmian obrotów śruby: frachtowiec zbliżył się wtedy do dryfujących szalup. Wciągnięto je na pokład i wybrano z nich wodę; podczas tych czynności utonęli dwaj ludzie; jednym z nich był I oficer. Następnie cała załoga wsiadła do łodzi i oddaliła się od statku.

Ktoś musiał dostrzec drugiego przeciwnika, albowiem wysłany ze statku sygnał radiowy został poprzedzony kodem: „*zagrożenie atakiem okrętów podwodnych*”; podano też pozycję znajdującego się w tak ciężkiej opresji Daniela Morgana³². Heino Bohmann słyszał przekazywane przez hydrofon odgłosy stukotów i uderzeń, uznał zatem, że na statku pozostała załoga szkieletowa, próbująca naprawić urządzenie sterowe. Wystrzelił torpedę z wyrzutni nr I w lewą burtę frachtowca i zobaczył przez peryskop, jak z kadłuba ofiary wydobywa się chmura szarego dymu; po kilku minutach wystrzelił torpedę z wyrzutni IV. Pocisk trafił w maszynownię i dowódca U-boota dostrzegł jak w górę unoszą się białe obłoczki pary; na statku eksplodowały kotły. Daniel Morgan tonął powoli, następnie zaczął łamać się w sobie, czemu towarzyszyły zgrzyty i trzaski; w chwilę później nieoczekiwanie się przewrócił i zniknął pod wodą; na morzu pozostały tylko trzy szalupy ratunkowe³³. Bohmann zanotował w dzienniku: „*Zatopiliśmy go dwoma torpedami, podczas gdy załoga usiłowała usunąć uszkodzenia*”.

Amerikanie ujrzeli wynurzający się duży okręt podwodny, który skierował

się ku nim. Niemieccy marynarze fotografowali rozbitków; oficer, posługując się najczystszą angielszczyzną, zapytał kapitana: „*Jak się nazywał was statek? Jaki miał tonaż? Jaki ładunek?*” Dzielny kapitan Sullivan skłamał, odpowiedział bowiem, że przewozili drobnicę - żywność i skóry. Usłyszał w odpowiedzi, że łąć mogą komuś innemu, na tym jednak indagacje się zakończyły. Rozbitkowie poprosili o podanie kursu na najbliższy ląd. Doradzono im, żeby płynęli na południe. U-boot towarzyszył potem łodziom przez jakiś czas, potem oddalił się na powierzchnię, kontynuując poszukiwanie frachtowców³⁴.

Mniej więcej wtedy, kiedy Daniel Morgan został zaatakowany i zatrzymany przez junkersy 88, niewidoczny wróg wyprzedzał opodal amerykański frachtowiec *Honou*, przewożący w ładowniach 7500 ton stali, czołgi, amunicję oraz żywność: U 334, dowodzony przez Kapitänleutnanta Siemona zbliżał się do swojej ofiary: w wyrzutniach I, II i IV oczekiwały torpedy. Statek stanowił idealny cel dla U-boota: zachowywał ciszę radiową, a obserwacyjną wachtę pokładową pełniło dziesięciu marynarzy; frachtowiec utrzymywał stałą prędkość dziesięć i pół węzła i nawet nie usiłował zygzakować³⁵. Dnia 5 lipca o 15:00 U 334 czatował już na swoją ofiarę, oczekując, aż statek znajdzie się w celowniku; o 15:28, kiedy nie spodziewający się niczego *Honou* znalazł się w odległości zaledwie tysiąca sześciuset jardów od U-boota, Bohmann rozkazał wystrzelić salwę trzech torped. Radiooficer, posługując się aparaturą hydrofoniczną, słyszał odgłosy ich śrub przez ponad trzy minuty, co oznaczało, że wszystkie torpedy chybiły. Na polecenie dowódcy znajdujący się nadal w zanurzeniu okręt obrócono ostro w prawo, po czym o 15:36 z rufowej wyrzutni wystrzelono w kierunku *Honou* torpedę³⁶. Jednocześnie dostrzeżono przez peryskop obłok brunatnego dymu, dobywającego się z czwartej ładowni statku; w następnej chwili frachtowiec wyraźnie nabrał przęglębia na dziób. Gdy odgłosy ucichły, hydrofony przekazały dźwięk wydawany bezsprzecznie przez śrubę torpedy wystrzelonej z wyrzutni rufowej ich okrętu, nadal podążającej gdzieś w morskiej oddali. Oznaczało to, że

Honou storpedował także ktoś inny. Po kilkunastu sekundach nastąpiła druga eksplozja, która spowiła statek w chmurę dymu: frachtowiec zaczął tonąć szybko.

Druga torpeda ugodziła *Honou* na wysokości czwartej ładowni i statek zaczął się przełamywać w pół. Trzydziestu siedmiu marynarzy (łącznie z kapitanem, Frederickiem A. Strandem) zdołało ewakuować się w łodziach ratunkowych, jednak dziewiętnastu ludzi poszło na dno wraz z frachtowcem³⁷. Gdy tylko nieszczęsny *Honou* z rozbitą kotłownią i unieruchomionymi maszynami rozpoczął swój ostatni rejs: sto osiemdziesiąt sążni w głąb morza, wynurzyły się z wody trzy szaroniebieskie kadłuby niemieckich okrętów podwodnych. Dwa: U 334 i U 456 znalazły się opodal dryfującej plamy z oleju oraz szczątków pochodzących z zatopionego statku; trzeci U-boot, prawdopodobnie U 88, wyszedł na powierzchnię ćwierć mili dalej. Okazało się, że torpedy, które trafiły amerykańską wystrzelił U 456, dowodzony przez Maksa-Martina Teicherta³⁸. Ten ostatni skierował swój okręt ku szalupom i nakazał Strandowi przejście na swój pokład; kapitan spełnił polecenie i został wzięty do niewoli. Marynarzy zapytano, czy dysponują odpowiednim zapasem wody pitnej, po czym Niemieccy oficerowie przekazali im puszki mięsne oraz hermetycznie zapakowany chleb. Zapowiedzieli również, że za kilka dni podejmą ich z wody niszczyciele. Po krótkim wypytaniu Stranda, dotyczącym *Honou*, Teichert wysłał depeszę do wiceadmirała Scmundta: „15:30, kwadrat AC.2937. Frachtowiec «*Honou*», 6977 ton. Części zamienne do czoł-

32. Dziennik sygnałowy *La Malouine*.

33. Dzienniki broni torpedowej U 88. „Krótki raport «U 88»”.

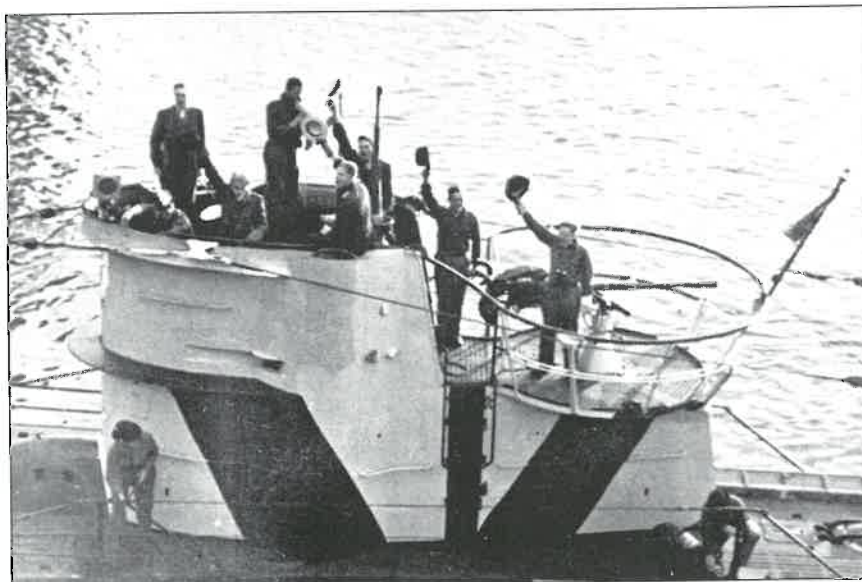
34. Oświadczenia złożone przez rozbitków z Daniela Morgana, listopad 1962.

35. Raport Armed Guards (uzbrojonych artylerzystów) z *Honou*, informacje przekazane autorowi przez Matson Navigation Company, wyciągi z oświadczeń złożonych przez rozbitków z *Honou*. Informacja uzyskana przez autora od Alana L. Harviego, II mechanika wachtowego, wrzesień 1962. Wielu rozbitków z *Honou* ponownie spotkał ten sam tragiczny los, gdy statek *Silver Sword*, którym płynęli w powrotnym konwoju, został zatopiony.

36. Dzienniki broni torpedowej U 334. Również rozmowy autora z radiotelegrafistą z tego okrętu, Ottonem Borkiem i mechanikiem torpedowym, Güntherem Döschnerem (wrzesień i październik 1962), a także notatki w dzienniku Döschnera.

37. Wyciągi z oświadczeń złożonych przez rozbitków z *Honou*.

38. Dziennik broni torpedowej U 456.



Widok kiosku U 334 po powrocie do bazy.

Fot. Otto Bork

gów. Z szybkimi jednostkami eskorty utracony kontakt we mgle³⁹. Następnie okręty podwodne skierowały się w kierunku wschodnim, a po ataku widziano je na powierzchni jeszcze przez półtorej godziny. Kapitanleutnant Siemon poinformował przez interkom załogę, że nie będą się zanurzać. Następne ataki przeprowadzą przebywając na powierzchni morza.

Nim *Honou* zatonął, jego radiooperator zdążył jeszcze nadać trzy depesze „jestem atakowany przez okręty podwodne, wzywam pomocy”; ostatnią uzupełnił, podając pozycję statku. Daleko na północy depesze przyniesiono na mostek okrętu przeciwlotniczego *Pozarica*, zmierzającego w kierunku wschodnim wzdłuż granicy lodu⁴⁰. Obudzono komandora Lawforda. Ów przeczytał dokładnie depesze, uznał jednak, że nie może zmienić kursu i popłynąć na południe, żeby podjąć z morza rozbitków: czy bowiem mógł narażać trzystu ludzi, którzy znaleźli się pod jego opieką i rozkazami dla trzydziestu lub czterdziestu marynarzy dryfujących w szalupach, których na dobitkę mógł wcale nie odnaleźć z powodu mgły?

Teraz wezwania o pomoc napływały „ciurkiem”. Dowóca korwety *Lotus* zaproponował, żeby ich mała grupa jednostek sformowała ponownie zespół bojowy, który podążyłby na południe, żeby zwalczać okręty podwodne i samoloty dokonujące rzezi wśród pozostałych frachtowców. Jednak Lawford odrzucił ten pomysł. „Rozważałem rzecz dogłębnie przez pół godzi-

ny i doszedłem do wniosku, że rozkaz rozproszenia konwoju wydano w celu uchronienia statków przez wpadnięciem z zastawione przez przeciwnika pułapki; uznałem więc, że o ile człowiek nie upiera się zbyt mocno przy innym rozwiązaniu, to powinien trzymać się wcześniejszych ustaleń”.

Samotne frachtowce znajdowały się w położeniu nie do pozazdroszczenia, zaś wielu kapitanów stało przed dylematem, czy wybrać odpowiedzialność za swoją załogę, czy też wykonanie powinności wobec ojczyzny. W Stanach Zjednoczonych przed wyjściem w morze każdy kapitan otrzymał kopię listu podpisanego przez Sekretarza Stanu do spraw Marynarki, zawierający oficjalny zakaz poddawania się przeciwnikowi:

1. Zasadą ustaloną przez rząd Stanów Zjednoczonych jest, by żadna jednostka pływająca pod amerykańską flagą nie mogła wpaść w ręce przeciwnika.

2. Statek ma się bronić jak nadludziej, używając do tego celu uzbrojenia, stosując odpowiednie manewry oraz wszelkie inne środki, jakimi rozporządza kapitan. Jeśli ten ostatni uzna, że zajęcie jednostki przez przeciwnika jest nieuniknione, powinien ją zatopić. Należy zatem zawczasu przygotować do otwarcia kingstony oraz poczynić przygotowania do zatopienia ładowni oraz pomieszczeń sąsiadujących z pomieszczeniami siłowni i do wywołania licznych pożarów; należy również podjąć wszelkie dodatkowe kroki zapewniające samozatopienie statku.

3. Gdyby kapitan przestał dowodzić statkiem, powinien przekazać za po-

kwitowaniem niniejsze pismo swojemu następcy⁴¹.

Zabawa w kotka i myszkę, którą parały się teraz niemieckie U-booty była ponad siły wielu kapitanów frachtowców; należy dodać, że załogi często bynajmniej nie potrzebowały szczególnej zachęty, żeby przechodzić do łodzi ratunkowych. Z utrzymanego w tonie śmiertelnej powagi raportu oficera uzbrojonych artylerzystów na *Samuelu Chase*, amerykańskim statku typu „Liberty”, wynika, jaki stres i napięcie przeżywali opuszczeni i osamotnieni marynarze statków konwoju PQ-17:

„Dnia 5 lipca o 07:00 dostrzeżono wprost za rufą czarny punkt, zidentyfikowany o 08:45 jako niemiecki okręt podwodny. Płynął na powierzchni, następnie zmienił kurs i znalazł się po naszej prawej burcie, potem zaczął nas wyprzedzać. Wreszcie o 10:00 zniknął z pola widzenia. Na widnokręgu, za okrętem podwodnym, dostrzeżliśmy statek, był to prawdopodobnie „Daniel Morgan”. Zmienił on kurs i skierował się wprost na północ.

O 10:30 ustaliliśmy naszą pozycję: 75°44' N i 37°00' E; kapitan wydał komendę «cała wstecz» i nakazał załodze zająć miejsca w łodziach ratunkowych. O 10:45 opuszczono wszystkie: utworzyły one grupę w odległości 600 jardów od jednostki [...]”.

Jednak nieoczekiwanie U-boot nawet nie próbował zaatakować tak obiecującego celu w postaci nowiuteńkiego brytyjskiego siedmiotysięcznika, bezradnego i porzuconego w bezmiarze arktycznych wód. Po dwugodzinnym oczekiwaniu w szalupach kapitan *Samuela Chase* uznał, że skoro jakoś nie znaleźli się chętni do storpedowania powierzonego mu statku, będzie musiał, chcąc nie chcąc, kontynuować rejs na jego pokładzie. Wraz z I oficerem, na czele sformowanej *ad hoc* ekipy technicznej, wszedł na frachtowiec, żeby podnieść parę i uruchomić maszynę; o 14:00 szalupy wciągnięto z powrotem na pokład. *Samuel Chase* był jedną z niewielu jednostek, które ocalały z pogromu.

39. Depesza U 456 do kontradm. Schmundta, otrzymana 5 VII o 17:00.

40. Dziennik broni torpedowej U 703.

41. Pismo Sekretarza Stanu ds. Marynarki skierowane do kapitanów amerykańskich statków handlowych: „Instrukcje dotyczące samozatopiania statków handlowych”, 30 III 1942. Kopia, z której pochodzi cytat znajduje się w aktach statku *Fairfield City*, 17 IV 1942 (archiwum amerykańskiej marynarki wojennej).

Tymczasem na innym obszarze Morza Barentsa niemiecki samolot rozpoznawczy krążył nad amerykańskim frachtowcem: najprawdopodobniej pilot zamierzał określić ściśle jego pozycję. Dowódca rzeczonyj jednostki, kapitan Hjalmar Christophsen, USNR, należał do licznej grupy awansowanych i skierowanych pośpiesznie do pływania w konwojach marynarzy floty handlowej, którym wojna jeszcze nie wpoila potrzeby zachowania w każdej sytuacji zimnej krwi; pomimo iż zachowanie focke-wulfa nic nie wskazywało, że zamierza zaatakować, Christophsen „polecił wywiesić flagi międzynarodowego kodu »Bezwarunkowa kapitulacja«”. Nakazał ściągnąć amerykańską flagę, a załódze wsiąść do łodzi ratunkowych⁴². Przestało mu zależeć, żeby dostarczyć swój ładunek - siedem tysięcy ton płyt pancernych, mąkę oraz dziewiętnaście ulokowanych na pokładzie czołgów, gdziekolwiek dalej niż do punktu, w którym zatrzymał frachtowiec. Skądinąd należy nadmienić, że *Alcoa Ranger*, który dysponował tylko czterema lekkimi karabinami maszynowymi był najlepiej uzbrojonym statkiem w konwoju PQ-17 i żadną miarą nie odparłby ataku lotniczego. Ostatecznie najwyraźniej wielce skonfundowany tym, co ujrzał, niemiecki pilot odleciał. Drugi oficer objął dowodzenie statkiem i wezwał ochotników, którzy chcieliby popłynąć wraz z nim do portu przeznaczenia - wraz z kapitanem, zamkniętym w pomieszczeniu pod pokładem. W zaistniałych okolicznościach ten ostatni zmienił zamiary: nakazał, żeby ponownie wciągnięto „Stars and Stripes” i obsadzono karabiny maszynowe, następnie przejął dowodzenie.

Tuż przed 15:00 brytyjski frachtowiec znalazł się w podobnej sytuacji, lecz jego dowódca postąpił zupełnie inaczej: w odległości około trzech mil od *Earlston*a, bo o nim tu mowa, jego I oficer dostrzegł obiekt, który uznał za „growler”, czyli niewielką szarą górę lodową, niemal całkowicie zanurzoną⁴³. Osobliwe było jednak to, że owa „góra lodowa” - miarowo i niemal niedostrzegalnie - najwyraźniej wyprzedzała statek. Szczytowa część kiosku U-boota pomalowana była na białe i gdy okręt zbliżył się do *Earlston*a, kapitan Hilmar Stenwick mógł po-

twierdzić przypuszczenia Bensona. Panowała doskonała widoczność, bez śladów mgły, w której mógłby się ukryć nagi i bezbronny frachtowiec. Stenwick podał sternikowi nowy kurs, a w eter popłynął sygnał: „SS »Earlston« w starciu z U-bootem”; podano też pozycję statku.

Istotnie „w starciu”: albowiem artylerzyści morscy, którzy obsadzili prowadzące ogień z niskim kątem podniesienia czterocalowe działo umieszczone na pokładzie rufowym rozpoczęli ostrzeliwanie przeciwnika. Ten oddalony był o około osiem tysięcy jardów, jednak zbliżał się do frachtowca, płynąc szybciej od niego: dowódca U-boota zauważył bowiem, że został dostrzeżony. Okręt podwodny rozwijał na powierzchni większą szybkość niż *Earlston*. Kapitan Stenwick nakazał pomimo to przyspieszyć, a wszystkim wolnym od służby palaczom polecono zejść do kotłowni i zdublować obsługę kotłów⁴⁴. Statek zaczął silnie wibrować, gdy zwiększono do maksimum moc maszyn, stopniowo jednak przyspieszał. Nadano kolejny sygnał: „SOS, SOS, SOS. SS »Earlston« w akcji przeciw okrętowi podwodnemu, kurs 207°, przeciwnik płynie za nami. Godzina 15:09”⁴⁵. W kierunku U-boota wystrzelono kilkanaście pocisków rozrywających się coraz to bliżej kiosku Niemca, który zaczął się zanurzać i niebawem zniknął pod wodą, znajdował się jednak zbyt daleko od statku, toteż nie mógł zaatakować go torpedą. Również dopóki znajdował się w zanurzeniu, dopóty nie mógł wyprzedzić płynącego teraz z największą szybkością frachtowca. Spośród wszystkich statków handlowych należących do konwoju, tylko ów brytyjczyk zachował zimną krew i mocne nerwy w zagrożeniu atakiem U-boota i użył działka zgodnie z jego przeznaczeniem.

Tymczasem ponad dwadzieścia łodzi ratunkowych i tratw unosiło się na wodzie, kołysane łagodą martwą falą, za U-bootami należącymi do formacji „Lodowy Diabeł”. O 17:00 siedem bombowców torpedowych typu Heinkel, należących do eskadry I/906, stacjonującej w bazie wodnosamolotów w Billefjord, znajdującej się na południe od Przylądka Północnego, przeleciało nisko nad rozbitkami, którzy usłyszeli niebawem dochodzące spoza horyzontu odgłosy eksplozji. Nie-

mieckie maszyny powróciły już bez torped. Wyraźne zainteresowanie lotników rozbitkami zaniepokoiło marynarzy ocalałych z *Carltona*, płynących w łodzi ratunkowej, na tratwach po porannym zatopieniu ich statku. Heinkle przeleciały nad nimi na wysokości pięćdziesięciu stóp, podnosząc na morzu kurtynę rozpylonej na drobne kropelki wody. Według obrazowej relacji Jamesa Akinsa, wszyscy marynarze uznali, że są to całe „kurtyny”. Sześć samolotów odleciało, jednak siódmy skrzył w powietrzu i powrócił. Akins oraz inny marynarz rozebrali się do bielizny, gotowi w każdej chwili zanurkować pod tratwę, gdyby lotnik zaczął ich ostrzeliwać z broni pokładowej. Tymczasem jeden Heinkel zszedł jeszcze niżej - najwyraźniej pilot chciał sprawdzić, czy rozbitkowie dysponują jakimś uzbrojeniem - po czym skrzył ponownie i usiadł na morzu; następnie zaczął opływać tratwy oraz szalupę w odległości zaledwie kilku jardów.

Pilot, nie wyłączając silników, wzniósł do góry dłoń z wysuniętymi trzema palcami, co oznaczało, że do samolotu mają przypłynąć trzej Amerykanie. Marynarze: Stankiewicz, „Big” McDonough i Higgins, wyskoczyli z tratwy do lodowatej wody i ruszyli kraulem ku wodnosamolotowi. Z pierwszym razem źle obliczyli odległość, jednak za drugim Higgins i Stankiewicz wspięli się do kabiny. McDonough, potężne chłopisko, ważące chyba ponad sto czterdzieści kilogramów, miał kłopoty ze spodniami, które zsunęły się, uniemożliwiając pływanie. Samolot zatoczył jeszcze jedno koło: niemiecki lotnik usiadł okrakiem na pływaku, dzierząc w dłoni bosak łodziowy. Kilkakrotnie próbował podnieść z wody McDonougha, który dłużej przebywał pod wodą niż na powierzchni; jego koledzy, śledzący jego zmagania z samolotem, rechotali rubasznie⁴⁶. Niemiec próbował jesz-

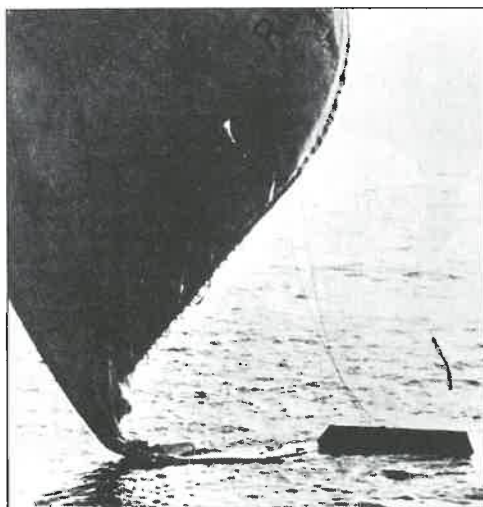
42. Informacja uzyskana przez autora od E.C. Millera, XI 1962.

43. Rozmowa autora z Hawtry Bensonem (I oficerem), XII 1962.

44. Rozmowa autora z Thomasem Goodwinem (palaczem z *Earlston*a), XI 1962.

45. Dziennik sygnałowy *La Malouine*. Raport uzbrojonych artylerzystów z *Bellinghama*. Również niemieckie służby nasłuchowe przejęły w całości sygnały wyzywające pomocy; ich teksty znajdują się w zbiorze akt PG/3258 (sygn. mikrofilmu T-41-B).

46. Informacja uzyskana przez autora od Jamesa E. Akinsa. Wyciągi z oświadczeń złożonych przez rozbitków z *Carltona*, 10 III 1945.



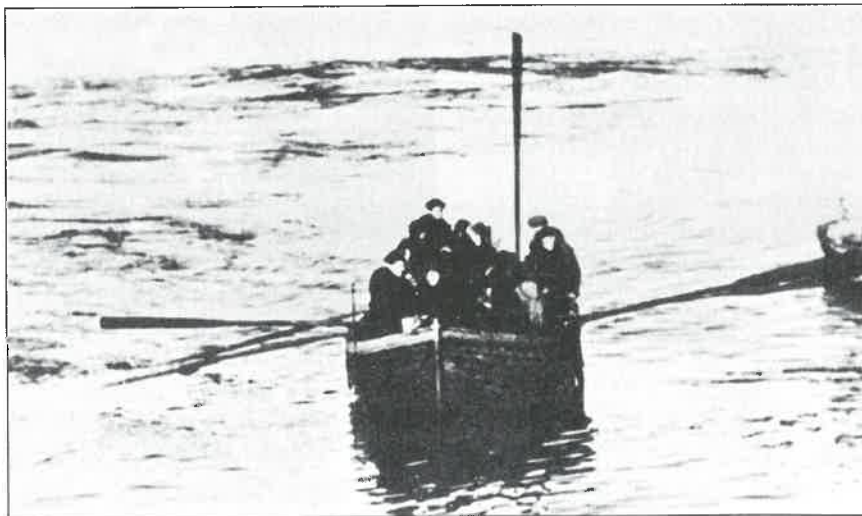
cze kilkakrotnie pomóc pechowemu pływakowi, lecz w końcu zrezygnował. Zawołał do rozbitków, że niebawem powróci, po czym wystartował i wzniósł się w powietrze. Gdy towarzysze niedoli wyłowili McDonougha, był on niemal umierający z powodu wyziębienia organizmu. Zdjęli zeń ubranie i owinęli kocem.

Dwie godziny później w pobliżu rozbitków wylądował duży wodnosamolot szpitalny Dornier 24: daremnie poszukiwał Heinkla, który - jak zameldował pilot samolotu zwiadowczego - „lądował przymusowo”. Niemcy zapytali, czy wśród rozbitków są jacyś marynarze z U.S. Navy; na pokład samolotu nakazano wejść dziewięciu artylerzystom z *Carltona* oraz jednemu pilotowi. Po trzech godzinach znów wylądował opodal wodnosamolot, który zabrał z morza następnych dziesięciu ludzi. Pozostali nieszczęśnicy wiosłowali przez jakiś czas, żeby się rozgrzać, dbając jednak, iżby nie oddalić się zbyt daleko od miejsca, w którym się znajdowali, „żeby - jak to ujął jeden z nich - nie przegapić następnego lotu do Norwegii”⁴⁷. Po pewnym czasie w pobliżu wylądował kolejny samolot i zabrał na pokład starszego mechanika oraz Chica, młodszego stewarda. W wodzie pozostało zatem siedemnastu rozbitków. Marynarze zapytali niemieckiego pilota, czy nastąpią kolejne lądowania; Niemiec z ubolewaniem zaprzeczył: jego samolot jest już ostatni. Marynarze wraz ze wszystkimi przedmiotami zabranymi ze statku przenieśli się do szalupy ratunkowej. Podnieśli mały prowizoryczny żagielek i ruszyli ku ZSRR, pozostawiając trawę na morzu.

Gdziekolwiek zły los rzucał pechową załogę *Carltona*, tam spadały na nią nieszczęścia. Niemieckie samoloty przetransportowały jeńców do Kirkenes, bazy morskiej usytuowanej na wschód od Przylądka Północnego, skąd wyruszały w rejsy bojowe U-booty, należące do „Diabła lodowego”⁴⁸. Marynarzy osadzono w obozie jenieckim, w którym przebywały setki Rosjan i zapowiedziano, że zostaną zastrzeleni, jeśli będą próbować porozumiewać się z nimi. Starszego mechanika Mooneya poddano intensywnym i wnikliwym

przesłuchaniom; Niemcy zaprzeczyli, iżby mieli jakikolwiek udział w zatopieniu jego statku. Jeden z niemieckich oficerów marynarki wojennej zażądał, żeby mechanik wyjaśnił mu, dlaczego dowódca U-boota, rzekomego sprawcy zatopienia frachtowca, nie wziął do niewoli kapitana Hanse na oraz jego samego, zgodnie z praktyką obowiązującą w Kriegsmarine. Posługując się chytrą insynuacją, zdołał przekonać Mooneya oraz kilkunastu innych rozbitków, iż rzeczywistym sprawcą „brudnej roboty” był brytyjski okręt podwodny, gdy jego dowódca dostrzegł, że po rozporoszeniu konwoju *Carlton* zdąży ku Norwegii. Oto, co powiedział później Mooney: „Było bardzo dobrze znanym faktem, że nasz kapitan, Reginald Hansen, Norweg z pochodzenia, ma poglądy proniemieckie i możliwe, że istotnie kierował statek ku wybrzeżom Norwegii [...]”.

Dwie fotografie wykonane z pokładu *U 334*, dowodzonego przez Kapitänleutnanta Siemona: na górnej widać balon zaporowy *Earlstona*, unoszący się ponad miejscem zatopienia statku; dolna przedstawia rozbitków podpływających do U-boota. Fot. Otto Bork



Rozbitkowie z *Carltona* udzielali obszernych wywiadów prasie niemieckiej, a fotografiami ich uśmiechniętych twarzy - wyrażającymi bezsprzecznie uczucie ulgi - ozdobiono wielki artykuł poświęcony tragedii konwoju, opublikowany przez dwutygodnik dla żołnierzy „Signal”⁴⁹. Na tym jednak nie koniec: ziarno propagandy już zostało zasiane w umysłach przeciwnika - to

47. List Waltera Feldheima, wysłany do żony z niemieckiego obozu jenieckiego, 1944.

48. Informacja uzyskana przez autora od T.J. Mooneya.

49. „Signal”, nr 2, wrzesień 1942. Artykuł opublikowano wraz z serią zdjęć wykonanych przez niemieckiego reportera wojennego Benno Wundshammera, który przebywał na pokładzie jednego z ju 88, atakujących 5 VII rozproszone frachtowce. W aktach dowództwa Kriegsmarine „Ruch skoczka”, PG/32586 (sygn. mikrofilmu T-41-B) znajdują się obszernie sprawozdania z przesłuchań 14 rozbitków z *Carltona*, prowadzonych przez służby wywiadowcze Luftwaffe.

50. Dziennik działań bojowych 5 Floty Powietrznej. Por. dziennik działań bojowych Seekriegsleitung, 6 VII: „Oświadczenia złożone przez wziętego do niewoli napitana parowca «Carlton», zatopionego przez U-boota 5 VII potwierdzają to, iż konwój PQ-17 liczył od 36 do 38 jednostek. Wyłynął z Reykjavíku 28 VI [...]. Po ciężkich nalotach 4 VII wieczorem konwój został rozproszony. Komodor konwoju rozkazał statkom złamać szyk, rozproszyć się i podążać oddzielnie do portu przeznaczenia. Ciężkich krążowników nie zaobserwowano od 4 VII. Kapitan obawiał się, że jednostki niemieckie - «Tirpitz», «Gneisenau» i «Prinz Eugen» wyszły w morze i że krążowniki prowadzą przeciw frachtowcom działania bojowe. Nic nie wiedział o tym, czy wyszły w morze ciężkie brytyjskie okręty. Wyjawszy samoloty pokładowe jakimiś dysponowały krążowniki, konwój nie posiadał żadnej osłony lotniczej. Jeńcy widzieli zatopienie torpedą lotniczą dwóch statków amerykańskich, jednego brytyjskiego oraz jednego radzieckiego - a także naloty bombowe na te jednostki - w dniach 4 i 5 VII. Ładunek «Carltona» stanowiło sześć 28-tonowych czołgów, dziesięć 13-tonowych i czternaście 20-tonowych skrzyń kratowych wypełnionych ładunkiem, a także 200 ton materiałów służących produkcji prochu i 200 ton amunicji; ładunek ów został załadowany na statek m.in. w Filadelfii, skąd rzeczony frachtowiec wypłynął 13 III. Dalsze szczegóły znajdują się w raporcie oficjalnym, stanowiącym część akt «Operacja Ruch skoczka»”.

zaś, co się zeń rozwinęło, przysporzyło później załodze *Carltona* poważnych kłopotów. Z dokumentów Kriegsmarine wynika niezbicie, że dzięki informacjom udzielonym przez marynarzy z tego statku, Niemcy dowiedzieli się w stosownym czasie, że zmieniono trasę konwoju, kierując go do Archangielska z powodu „niezdatności do użytku urządzeń wyładowczych w Murmańsku”⁵⁰. Niemieckiej prasie codziennej pozwolono również opublikować szczegółowy spis ładunku statku: „Osiemset ton mąki, czterysta ton wieprzowiny, pięćset ton cyny, pięćset ton grubej blachy stalowej, dwieście ton pocisków działowych, pięćdziesiąt ton amunicji do lekkiej broni, tysiące karabinów maszynowych i pistoletów oraz nie mniej niż trzydzieści siedem czołgów, między innymi sześć 28-tonowych czołgów typu «General Grant»; czternaście 13-tonowych czołgów produkcji kanadyjskiej oraz siedemnaście czołgów 20-tonowych”⁵¹. Trzy dni po zatopieniu statku radio niemieckie poinformowało, że „rozbitkowie z niektórych frachtowców przekazali bezcenne informacje dotyczące ładunków. Obecnie możemy ustalić, czego Związek Radziecki potrzebuje i jakie braki odczuwa”⁵². W programie nadawanym do Ameryki Łacińskiej podano zaś, co następuje: „Rozbitkowie z «Carltona» dostarczyli cennych informacji dotyczących organizacji oraz systemu eskorty angloamerykańskich konwojów”⁵³; wiadomość tę powtórzyło Radio Luksemburg oraz wiele innych krajowych niemieckich stacji radiowych.

Na domiar wszystkiego niemiecka rozgłośnia propagandowa, nadająca na falach krótkich dla słuchaczy w Stanach Zjednoczonych - podszywająca się po amerykańską rozgłośnie antyroseveltowską włączyła do codziennego biuletynu informacyjnego następujące wiadomości⁵⁴:

„Sztokholm - nasze placówki nasłuchowe otrzymały informacje ze Szwecji, że kilka dni temu zawięły do Trondheim dwa nasze statki z ładunkiem najnowszych amerykańskich czołgów i ciężkich wozów ciężarowych. Te ośmiotysięczniki należały do wielkiego konwoju, którego frachtowce zostały niedawno zatopione przez niemieckie samoloty oraz U-booty na trasie do Archangielska. Ponieważ rzeczzone jednostki były tylko lekko uszkodzone, za-



Szczęśliwi rozbitkowie z *Carltona* na łamach niemieckiego periodyku „Signal”. Kapitan Roy Hansen: „Przekażcie waszym dowódcom, iż mam nadzieję, że niemieccy marynarze są traktowani równie dobrze w Stanach Zjednoczonych, jak my tutaj”. „Big” McDonough: „Spodnie, które mam na sobie podarował mi niemiecki lotnik”. Fot. Benno Wundshammer

stanawia, dlaczego zostały opuszczone przez ich amerykańskie załogi. Do portu przybyły obsadzone szczupłymi załogami niemieckimi składającymi się z podwodniaków, a pod flagami z wizerunkiem swastyki łopotały flagi amerykańskie. Przybyli żołnierze i oficerowie z niemieckiego batalionu czołgów, żeby przejąć sześćdziesiąt dwa amerykańskie ciężkie czołgi i sto trzydzieści dwie ciężarówki, które wyładowywane są obecnie z rzeczonych jednostek. Pewien oficer niemiecki oświadczył, że nowe czołgi amerykańskie to ulepszone poprzednie ich modele, nie dorównują jednak czołgom rosyjskim i niemieckim”⁵⁵. Tak oto w rekordowo krótkim czasie morski świat obiegła wiadomość, że amerykański statek *Carlton* poddał się Niemcom i zawiął do norweskiego portu.

Po przesłuchaniach jakim ich poddano, nieustannie strzeżonych rozbitków zaokrętowano na niemiecki transportowiec wojska *Hans Leonhardt*; kilka dni później transport ów zawiął do Oslo po kilkudniowym rejsie w konwoju wraz z dwoma innymi jednostkami przez Kanały. Ameryka-

nie wytrzeszczali ze zdumieniem oczy, widząc, jak silną eskortę, jaką Niemcy przydzielili tym trzem statkom - „a jakby tego nie dosyć, otrzymaliśmy też osłonę lotniczą”. W Oslo przewieziono jeńców na inny transportowiec wojska *Wuri*, który wyruszył w swój, jak się później okazało, przedostatni rejs na trasie pomiędzy tym portem a duńskim Aalborgiem. Stamtąd odbyli podróż koleją do głównego obozu jeńckiego marynarki wojennej w Wil-

51. „Völkischer Beobachter”, wydanie berlińskie, 2 VIII 1942.

52. Audycja radia niemieckiego w języku duńskim dla Duńczyków, 8 VII, 23:40.

53. Program nadawany w języku hiszpańskim przez rozgłośnie w Zeesen dla słuchaczy w Ameryce Łacińskiej, 4 VIII, 3:15.

54. „Station Debunk”, nadająca w języku angielskim dla słuchaczy w Stanach Zjednoczonych (od tłumacza: chodzi o jedną z kilkunastu powołanych przez niemieckie Ministerstwo Propagandy i Informacji dywersyjnych radiostacji propagandowych; angielskie słowo „debunk” oznacza: „obalać mity”, „ujawniać”). Por. Eugeniusz Cezary Król, *Propaganda i indoktrynacja narodowego socjalizmu w Niemczech 1919-1945*, Warszawa 1999, cz. 2, rozdz. IV).

55. Zastanawiające jest to, że wspomniano o dwóch statkach, ponieważ w innych biuletynach wspomina się jedynie o *Carltonie*. Nim jednak informacje te przekazał słuchaczom, Niemcy dysponowali również raportami z przesłuchań Fredericka A. Stranda, kapitana *Hononu*. Niewątpliwie wspomniano o nim później na falach radia.

helmshaven. Osadzeni w Marlag-Milag-Nord członkowie załogi statku stali się obiektem pogardy i ostracyzmu ze strony wszystkich pozostałych znajdujących się w tym obozie alianckich marynarzy. Dowiedziano się jakimś sposobem, że Amerykanie rzekomo doprowadzili nie uszkodzonego *Carltona* do Norwegii i poddali okręt Niemcom. Gotowało się w nich ze złości, lecz milczeli. „Ponieważ w naszym obozie przebywało pięć tysięcy jeńców brytyjskich - opowiadał później *Mononey* - wspominanie, że gdy nas torpedowano jedyną jednostką w zasięgu wzroku był brytyjski okręt podwodny, byłoby równoznaczne z kręceniem stryczka na własną szyję”⁵⁶.

* * *

Gdzie jednak przebywał wtedy niemiecki zespół okrętów? Dnia 5 lipca o 15:00 *Tirpitz*, *Hipper*, *Scheer* oraz siedem niszczycieli wypłynęły z Kanałów opodal Rølvösöy i skierowały się na otwarte morze. W Berlinie uznano z wielkim optymizmem, że mają ogromne szanse na odniesienie sukcesu: zaobserwowano, że aliancki zespół osłonowy złożony z krążowników oraz zespół bojowy okrętów wojennych płyną w kierunku zachodnim, zaś grupa „okrętów wojennych” towarzysząca idącym w rozsypkę frachtowcom konwoju składa się, jak uznali Niemcy, najwyżej z kilku samotnych krążowników oraz niszczycieli. Toteż jedenaście niemieckich jednostek mogło z powodzeniem wykonać samodzielnie zadanie - pomimo iż konwój znajdował się obecnie w rozproszeniu - jeśli dowódcy niemieckich okrętów wykorzystaliby efektywnie meldunki rozpoznawcze przekazywane z samolotów oraz U-bootów.

Niemiecki zespół przebywał w morzu zaledwie przez pięć godzin, gdy dostrzegł go radziecki okręt podwodny *K 21* (dowodzony przez kapitana Łunina), patrolujący obszar opodal Przyładka Północnego. Natychmiast popłynęło w eter następujące ostrzeżenie:

„Pilne. Do wszystkich jednostek. Dwa pancerniki i osiem niszczycieli, pozycja 071°24'N i 023°40'E (1700B/5)”⁵⁷.

Świadom tego, że został dostrzeżony, atoli nieświadom tego, że został „storpedowany” - zasługę tę natychmiast przypisał sobie radziecki dowódca okrętu podwodnego - dowódca *Tir-*

pitz kontynuował wraz z jednostkami eskorty rejs na północny wschód. Zaledwie pół godziny później brytyjski samolot zwiadowczy, patrolujący obszar wokół Przyładka Północnego dostrzegł zespół niemiecki. Przekazano w eter kolejną depeszę:

„Pilne. Do wszystkich jednostek. Jedenaście nie rozpoznanych jednostek, pozycja 071°31' N i 027°10' E. Kurs 065°, dziesięć węzłów (1816/B5)”.

Wreszcie, tuż przed 21:30 alianci - tym razem był to brytyjski okręt podwodny *Unshaken*, dowodzony przez porucznika Westmancotta - ponownie dostrzegli całą formację, nadal zmierzającą w kierunku północno-wschodnim w kierunku idącego w rozproszenie konwoju. O 21:49 informacja o pierwszym przypadku dostrzeżenia okrętów admirała Toveya⁵⁸ wraz z wiadomością, że radziecki okręt podwodny przypisał sobie dwukrotne trafienie torpedą *Tirpitz*⁵⁹. Próba Niemców, żeby przemknąć niepostrzeżenie na Morze Barentsa zakończyłaby się jeszcze gorzej chyba tylko wtedy, gdyby poinformowali oni aliantów *en claire* o swoich zamiarach.

W Berlinie nastąpiła konsternacja: niemieckie służby nasłuchowe przechwyciły dwie pierwsze depesze przeciwnika⁶⁰. Początkowo uznano, że to dzięki temu bardzo wczesnemu wykryciu zespół okrętów przeciwnika zdoła dopłynąć z zachodu na czas i uniemożliwić niemieckim jednostkom wycofanie się po dokonaniu ataku na konwój.

Dowództwo Grupy Marynarki „Północ” w Kilonii nadal jednak uważało, że zaistniałe ryzyko bynajmniej nie uzasadnia ewentualnego odwołania operacji, choć Carls irytowało to, iż okręty wypłynęły z Kanałów pod Rølvösöy, nie zaś opodal Nordkyn - następstwa zaś tego faktu były dokładnie takie, jakie przewidział i jakich chciał uniknąć⁶¹. Choć sam fakt wypadu niemieckiego zespołu oraz kierunek, w jakim on zmierzał zostały przedwcześnie ujawnione przeciwnikowi, Carls zwrócił jednak uwagę na to, że nieprzyjacielskie okręty znajdują się daleko, a przeciwnik nie zechce zaryzykować ich utraty na norweskich wodach; przekazał tę opinię telefonicznie oraz dalekopisem do *Seekriegsleitung*. Jednocześnie jednak dowództwo Grupy Marynarki „Północ” poinformowa-

ło Berlin, że o 19:45 przeciwnik rozpoczął intensywne zagłuszanie niemieckiej łączności radiowej: nastąpiło to tuż po dwóch wypadkach wykrycia niemieckich jednostek; w rezultacie łączność radiowa z północną Norwegią została przerwana. Fakt ów wróżył jak najgorzej: po raz pierwszy przeciwnik zastosował tę procedurę, a zagłuszanie okazało się tak skuteczne, że nawet gdy Niemcy zmienili częstotliwość, porozumiewali się z wielką trudnością. Radiotelegrafiści z „*Tirpitz*” przejęli pierwszą depeszę, jak jednak potem utrzymywali, nie mogli przekazać jej do Kilonii, ponieważ częstotliwość, na której nadawali była zagłuszana⁶². W *Seekriegsleitung* uznano, że to nieoczekiwane zagłuszanie świadczy o tym, że Admiralicja Brytyjska została „powiadomiona” o wyjściu w morze niemieckiego zespołu.

Natychmiast zorganizowano telekonferencję pomiędzy sztabem Raedera w Berlinie i dowództwem Grupy Marynarki „Północ” w Kilonii. Dowództwo ostatecznie zostało przekonane, że przeciwnik może ostatecznie przerzucić na

56. Pogłoska, jakoby *Carlton* poddał się Niemcom, zyskiwała na popularności, gdy z tak oddalonych miejsc, jak Murmańsk i Nowy Jork, zaczęli przybywać członkowie załóg zatopionych statków. Morison (s. 186) potwierdza to: „Płynący samotnie «*Carlton*» przewożący czołgi został storpedowany i zatopiony 5 VII przez U-boota. Większość marynarzy uratował okręt podwodny [sic], a kapitan przekazał Niemcom cenne informacje. Jeńcy należący wcześniej do załogi tego statku, uwolnieni po «*VE-day*» [sic] i repatriowani do Stanów Zjednoczonych rozpowszechniali niesamowite opowieści o konwoju”. Morison cytuje jako przykład artykuł zamieszczony 23 II 1945 w „*New York Times*”, którego źródłem były wywiady prasowe z tymi marynarzami, przeprowadzone po ich powrocie na pokładzie szwedzkiego statku pasażerskiego *Gripsholm*. Członkowie załogi *Carltona* byli następnie dokładnie przesłuchiwani przez FBI.

57. Tekst tej depeszy został odnotowany w kilku dziennikach działań bojowych. Korzystałem z dziennika sygnałowego *La Malouine*.

58. Dziennik działań bojowych sztabu admirała Giffena, 5 VII.

59. Por. dziennik Caradusa (*La Malouine*). „Nadeszła depesza z informacją, że «*Tirpitz*» został dwukrotnie trafiony torpedami wystrzelonymi z radzieckiego okrętu podwodnego. Gromkie okrzyki radości, gdy pokład mesowy dowiedział się o tym od bosmana przez rurę głosową. Kolejna depesza - trzy niszczyciele odłączyły się i popłynęły wprost na wschód, a później na południowy wschód”.

60. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*, 5 VII. Jak wynika z informacji zawartych w „*Wypadzie «Tirpitz»*”, przechwycono pierwszą transmisję. Przeczyto wersję wydarzeń podanej przez źródła niemieckie. Według ówczesnych dzienników działań bojowych, Niemcy uznali, że pierwsza depesza została nadana z brytyjskiego okrętu podwodnego.

61. Raport końcowy Carlsa. Mapę morską z nanieśioną trasą rejsu niemieckiego zespołu oraz trasą konwoju PQ-17, odwzorowaną na podstawie meldunków rozpoznawczych, umieszczono na końcu „*Wypadu «Tirpitz»*”. Oryginał tej mapy znajduje się w aktach PG/71923 (sygn. mikrofilmu T-342).

62. Raport szefa depesz morskich *Seekriegsleitung*, włączony do dziennika działań bojowych *Seekriegsleitung*, 6 VII.

rzeczony akwen swoje ciężkie okręty oraz lotniskowiec i odciąć Niemcom drogę odwrotu. Wniosek ów stanowił następstwo założenia, pozornie jedynie możliwego, że alianci zechcą zaryzykować wszystko, żeby zaryzykować atak na takie kuszące cele, jakie przedstawiały *Tirpitz*, *Hipper* i *Scheer*.

Tak oto dowództwo Grupy Marynarki „Północ” miało do wyboru trzy możliwości: kontynuować operację, podejmując ryzyko; kontynuować operację, lecz skrócić ją tak dalece, żeby przeciwnik nie zdołał odciąć okrętom drogi odwrotu; lub wreszcie odwołać operację, a zadanie zniszczenia konwoju pozostawić U-bootom i lotnictwu.

Obecnie wiemy, że pierwszy wariant byłby bezpieczny dla Niemców: dowódca Home Fleet odrzucił bowiem sugestię Admiralicji, że jego okręty powinny potykać się w tym czasie z *Tirpitzem*. Ponieważ jednak generał admirał Carls uznał, że należy przestrzegać wytycznych führera, przeto operację trzeba odwołać, albowiem nie można było wykluczyć ze stuprocentową pewnością ewentualności konfrontacji z samolotami startującymi z lotniskowca. Pomimo to, zarówno dowództwo Grupy Marynarki „Północ” w Kilonii, jak i wydział operacyjny *Seekriegsleitung*, uznali, że jeśli mianoby odejść od ograniczeń narzuconych przez Hitlera, zaś Carls miałby uzyskać całkowitą swobodę w prowadzeniu działań, to ryzyko, z jakim łączyłoby się kontynuowanie operacji byłoby współmierne do ewentualnych korzyści. Podjęcie ostatecznej decyzji pozostawiono wielkiemu admirałowi Raederowi.

„W pełni świadom” odpowiedzialności, jaką ponosił przed führerem, gdy wchodziło w rachubę „narażanie na ryzyko kilka naszych nielicznych wartościowych okrętów”, Raeder nakazał przerwanie operacji „Ruch skoczka”. Ryzyko było bowiem zbyt wielkie, by zrekompensowały je wątpliwe sukcesy, jakie okręty mogły jeszcze osiągnąć w zwalczaniu konwoju, zdziesiątkowanego już przez lotnictwo i U-booty. O 19:15 dowództwo Grupy Marynarki „Północ”, opatrzywszy odnośną depeczę prefiksem „KR-KR”, nakładającym na nią przy rozszyfrowaniu klauzulę „ściśle tajne”, przekazał przez radio Schniewindowi jedno słowo „Przerwać” (*Abbrechen*). Niebawem Carls

zameldował Raederowi, że Schniewind otrzymał rozkaz wycofania okrętów i dowodzenie operacyjne nad działającymi w Arktyce U-bootami ponownie przejął konradmirał Schmundt. Niemiecki zespół wycofał się, zachowując ciszę radiową, o 21:50; Schmundt czynił gorączkowe przygotowania do przyjęcia powracających przedwcześnie okrętów, które wpłynęły ponownie do Kanałów nazajutrz o 03:30.

Oto, jak skomentowano te wydarzenia w *Seekriegsleitung*: „Druga próba podjęcia działań operacyjnych przez nasze ciężkie okręty przeciwko konwojom płynącym do Murmańska i Archangielska okazała się nieudana. Wszystkie działania operacyjne, podejmowane przez nasze ciężkie jednostki nawodne naznaczone są piętnem żądania Führera, żeby za wszelką cenę uniknąć strat”. Było oczywiste, że takie operacje można było podjąć tylko w sytuacji braku realnego zagrożenia, zwłaszcza ze strony lotniskowców. Wymagania te zostały spełnione podczas operacji „Ruch skoczka” w tak znacznym stopniu, iż należy wątpić, by się to powtórzyło w czasie przyszłych działań przeciwko konwojom PQ. Choć odwołanie operacji wpłynęło negatywnie na morale niemieckich marynarzy, nawet generał admirał Carls przyznał chęć nie chcąc, że podjęto słuszną decyzję: „Gdyby operację przeprowadzono częściowo, to znaczy gdyby trwała ona od 20:00 dnia 5 lipca do 01:00 dnia następnego, najprawdopodobniej nastąpiłby atak lotniczy [przeciw naszym okrętom], gdyby nasz zespół nie zdołał szybko odnaleźć tych trzech statków, które, jak sądzono, dotarły do Murmańska”⁶³.

Rozkaz przerwania operacji stanowił niewątpliwie przykre zaskoczenie dla Schniewinda. Uznał on, że głównym powodem zaprzepaszczenia sposobności wcześniejszego zaatakowania przeciwnika było zbytne rozproszenie niemieckich struktur dowodzenia morskiego; domagał się przeniesienia centrum dowodzenia taktycznego (Grupa Marynarki „Północ”) w miejsce usytuowane bliżej strefy własnych działań w Arktyce aniżeli Kilonia⁶⁴. Konradmirał Schmundt był podobnego zdania; uważał przy tym, że taktyczne dowodzenie powinien przejąć on sam, stacjonujący w Narwiku, albo też Dowództwo Grupy Marynar-

ki „Północ”, wraz ze sztabem operacyjnym, należałoby przenieść na obszar kręgu polarnego.

Schniewind argumentował, że każdorazową chwilową sposobność do przeprowadzenia udanej operacji można by wykryć i wykorzystać jedynie poprzez umiejscowienie w ścisłym sąsiedztwie na północnym teatrze wojny lokalnych dowództw taktycznych - marynarki wojennej i Luftwaffe. Uzyskano by wtedy, wywodził, rzecz arcyważną: mianowicie, jak to ujął, poświęcono by „należyłą uwagę” temu, czego on sam oczekiwał od lotnictwa; współdziałanie bowiem pomiędzy dwoma rodzajami broni, marynarką a Luftwaffe w sposób oczywisty szwankowało podczas niedawnej operacji „Ruch skoczka”. Przyznając, że w miarę trwania trwania operacji przeciwnikonwojowej współdziałanie samolotów i U-bootów ulegało stopniowej poprawie, oraz że niemiecki zespół bojowy otrzymał odpowiednią ochronę lotniczą podczas swojego krótkiego wypadu, Schniewind wyraził niezadowolenie z tego, iż lotnictwo nie zdołało utrzymać ścisłego kontaktu z ciężkimi siłami osłonowymi nieprzaciela, choć on sam wyraźnie tego wcześniej żądał.

„Można to chyba wytłumaczyć faktem zrozumiałego wahania w dowództwie Luftwaffe, czy podzielić swoje ograniczone siły i wydzielić pewną liczbę samolotów rozpoznawczych do śledzenia ciężkich okrętów przeciwnika, zważywszy zwłaszcza na obecność w bliskim sąsiedztwie lotniskowca.

Po raz kolejny jestem zmuszony stwierdzić, że sytuacja, gdy nie dysponujemy własnym lotnictwem morskim, jest dla nas niekorzystna”⁶⁵.

63. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*. Raport końcowy Carlsa. W aktach operacji „Ruch skoczka” dowództwa Kriegsmarine PG/32586 (sygn. mikrofilmu T-41-B) znajduje się notatka sporządzona 5 VII charakterem pisma komandora Assmanna, zawierająca zestawienie różnych argumentów przemawiających za i przeciw odwołaniu operacji.

64. Dziennik działań bojowych sztabu Schniewinda, odnośny fragment cytowany w „Wypadzie «Tirpitz»”. Również „Raport wstępny Schniewinda”, 12 VII 1942.

65. Ciekawe, że admirał Tovey w swoim Raporcie (z 11 VII), dotyczącym operacji przeprowadzonej przez Home Fleet, uderza w ten sam ton: „W czasie tej operacji dał o sobie wyraźnie znać niekorzystny wpływ na przebieg działań morskich braku odpowiednie współdziałanie ze strony lotnictwa. Przeciwnik, dysponując licznym i skutecznym lotnictwem zwiadowczym, wykorzystywał jego meldunki do zgrywania w czasie poszczególnych etapów działań ofensywnych i korygowania ich przebiegu. My zaś, pozbawieni współdziałania lotnictwa, dysponujemy jedynie informacjami pochodzącymi ze źródeł wywiadowczych”.

Feldmarszałek Göring stwierdził ze swojej strony, iż nie pojmuję, dlaczego Kriegsmarine odwołało akcję zespołu ciężkich okrętów. Gdy dowództwo *Seekriegsleitung* dowiedziało się o tym dzięki uwadze wypowiedzianej mimochodem przez generała Bodenschatza, zaproponowało, iżby fakt odwołania zespołu wytłumaczyć również poleceniami wydanymi przez fűhrea. Wielki admirał Raeder stwierdził jednak, iż taka sugestia byłaby „nie na miejscu”⁶⁶. Generał-admirał Schniewind, którego w równej mierze dręczył problem wyjaśnienia „osobom z zewnątrz”, dlaczego jego zespół został wycofany, zaproponował, by podać następującą, sprzeczną z prawdą, wersję wydarzeń: „Towarzyszący konwojowi zespół ciężkich okrętów przeciwnika, mający w swoim składzie lotniskowiec, został zmuszony do wycofania się przez ruchy naszego ciężkiego zespołu, co ułatwiło atakowanie rzeczonoego konwoju okrętami podwodnymi oraz lotnictwem. Dzięki temu cel wypadu naszych jednostek został w zupełności osiągnięty”⁶⁷. Powątpiewano jednak, czy takiemu wyjaśnieniu dałoby się wiarę „osoby z zewnątrz”, nie wspominając już o założach U-bootów i bombowców.

Wielki admirał Raeder dobrze wiedział, dlaczego odwołał atak. Niemcom wiodło się wtedy tak dobrze na wszystkich frontach, że on, dowódca Kriegsmarine, pragnął uniknąć sytuacji, kiedy to zatrzymanie lub uszkodzenie dużego niemieckiego okrętu mogłoby przerwać tę passę, przynajmniej w powszechnym odczuciu społecznym. Uznał ponadto, że walna bitwa konwojowa została już stoczona i wygrana przez lotnictwo oraz okręty podwodne⁶⁸. Odtąd wykazywał skłonność do pomniejszania wpływu, jaką jego koncepcja fleet-in-being⁶⁹, której był zapamiętałym zwolennikiem, miała na podjęcie decyzji wycofania okrętów, zaś w powojennych pracach historycznych udział Hitlera w podjęciu decyzji o zaniechaniu działań wyolbrzymiany jest ponad wszelką miarę.

Bezsprzecznie nie wchodziło w rachubę powtórzenie operacji „Ruch skoczka” przeciwko któremukolwiek z następnych konwojów PQ, przeciwnik bowiem poznał aż za dobrze zasady tej taktyki. Skądinąd było też mało prawdopodobne, żeby alianci podjęli ryzyko wysłania w miesiącach letnich

tak licznych konwojów jak PQ-17. Dowództwo Grupy Marynarki „Północ” brało pod uwagę możliwość, że choć Brytyjczycy nie zaprzestaną wysyłania w morze konwojów, będą one jednak mniejsze i szybsze, złożone z sześciu, siedmiu statków, i będą trzymać się opodal granicy lodu być może aż do Nowej Ziemi, a potem przekradać się ku Przylądkowi Kanin Nos, korzystając jak najdłużej z naturalnej osłony mgły. Konradmirał Schmundt sugerował, że głównym celem przyszłych działań niemieckie przeciwko żegludze konwojowej powinny być konwoje QP, ponieważ płyną one pod niezbyt liczną eskortą okrętów wojennych, zaś cel strategiczny - zatapianie nieprzyjacielskiego tonażu handlowego - zostałby również wtedy i tak osiągnięty. Raeder uznał tę koncepcję za godną rozważenia⁷⁰.

Niewątpliwie wydawało się też mało prawdopodobne, żeby po rozproszeniu konwoju PQ-17 zdzielić inny konwój PQ. „Sukces zawdzięczamy wyłącznie niewytłumaczalnej decyzji komandora konwoju, który nakazał jego rozproszenie, co umożliwiło moim okrętom podwodnym znalezienie się w zasięgu operacyjnym od pozbawionych eskorty frachtowców” - stwierdził Schmundt. Zaś dowództwo *Seekriegsleitung* w Berlinie, również dociekające przyczyn takiego postępowania Brytyjczyków, uznało, że działania związane z konwojem PQ-17 alianci tak dalece sfuszerowali, że kierowali nimi ponad wszelką wątpliwość Amerykanie. Ostrzegło przeto, że: „Niewątpliwie po złym doświadczeniu z Amerykanami Brytyjczycy ponownie przejęli to kierownictwo i odtąd będą dowodzić ruchami jednostek eskortowych towarzyszących najbliższym konwojom PQ”.

Tuż po powrocie niemieckiego zespołu na kotwiczowisko w Altenfjorde dowódca krążowników wiceadmirał Kummetz zaproponował, żeby bezzwłocznie powtórzono ów wypad; w razie potrzeby mogłoby uczestniczyć w nim tylko kilka jednostek. Uznając, że frachtowce ocalałe z rzezi płyną nadal daleko na północy oraz że nawet pomimo faktu dostarczenia niemieckiego zespołu ciężkie okręty alianckie nadal znajdują się na zachód od południka wyznaczającego 15 stopni długości geograficznej wschodniej,

Schniewind wyraził zgodę i wysłał do Dowództwa Grupy Marynarki „Północ” depeszę następującej treści:

„Uważam, że sytuacja w znacznym stopniu skłania do powtórzenia wypadu”⁷¹.

Propozycję tę jednak odrzucono z uzasadnieniem, że nadal nie ustalono z absolutną pewnością, gdzie dokładnie znajdują się ciężkie okręty przeciwnika; że zatopiono dwadzieścia siedem z trzydziestu ośmiu statków handlowych należących do konwoju; wreszcie, że pozostałe jednostki rozproszyły się na tak rozległej przestrzeni, że nie przedstawiają wartościowego celu dla takiego wypadu. Ponadto, podkreślano, niszczycielom, które miałyby atakować cele wysunięte tak daleko na północ zabraknie paliwa.

Podobne sugestie wysunięte przez konradmirała Beya dowódcę flotylli niszczycieli - prosił on o pozwienie wyruszenia na czele siedmiu takich jednostek w celu zniszczenia konwoju PQ-17 - oraz komandora Meisla, dowódcę *Hippa* - mianowicie, żeby jego okręt wraz z czterema szybkimi niszczycielami wyruszył do działań we wschodniej części Morza Barentsa, admirał Schniewind nie przekazał do dowództwa *Seekriegsleitung* z uwagi na obowiązujący sprzeciw Raedera. Po zabunkrowaniu paliwa zespół niemieckich okrętów podniósł ponownie kotwicę o 18:00 i skierował się na południe od Narwiku; ich dowódcy nie wiedzieli, że w salach operacyjnych Admiralicji Brytyjskiej ich jednostki nadal oznaczono na mapach jako zmierzające ku bezbronnym frachtowcom.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego Bartłomiej Zborski

66. Uwagi Dowództwa Grupy Marynarki „Północ”, dotyczące „Raportu wstępnego Schniewinda”, streszczone w dzienniku działań bojowych *Seekriegsleitung*, 12 VII.

67. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*, 8 VII.

68. Stwierdził to podczas narady wojennej 6 VII. Dziennik działań bojowych *Seekriegsleitung*.

69. Brytyjski termin wojennomorski, oznaczający potencjalne zagrożenie przeciwnika posiadanymi przez stronę konfliktu okrętami wojennymi, nawet kotwiczącymi w bazach i niezaangażowanymi w działania.

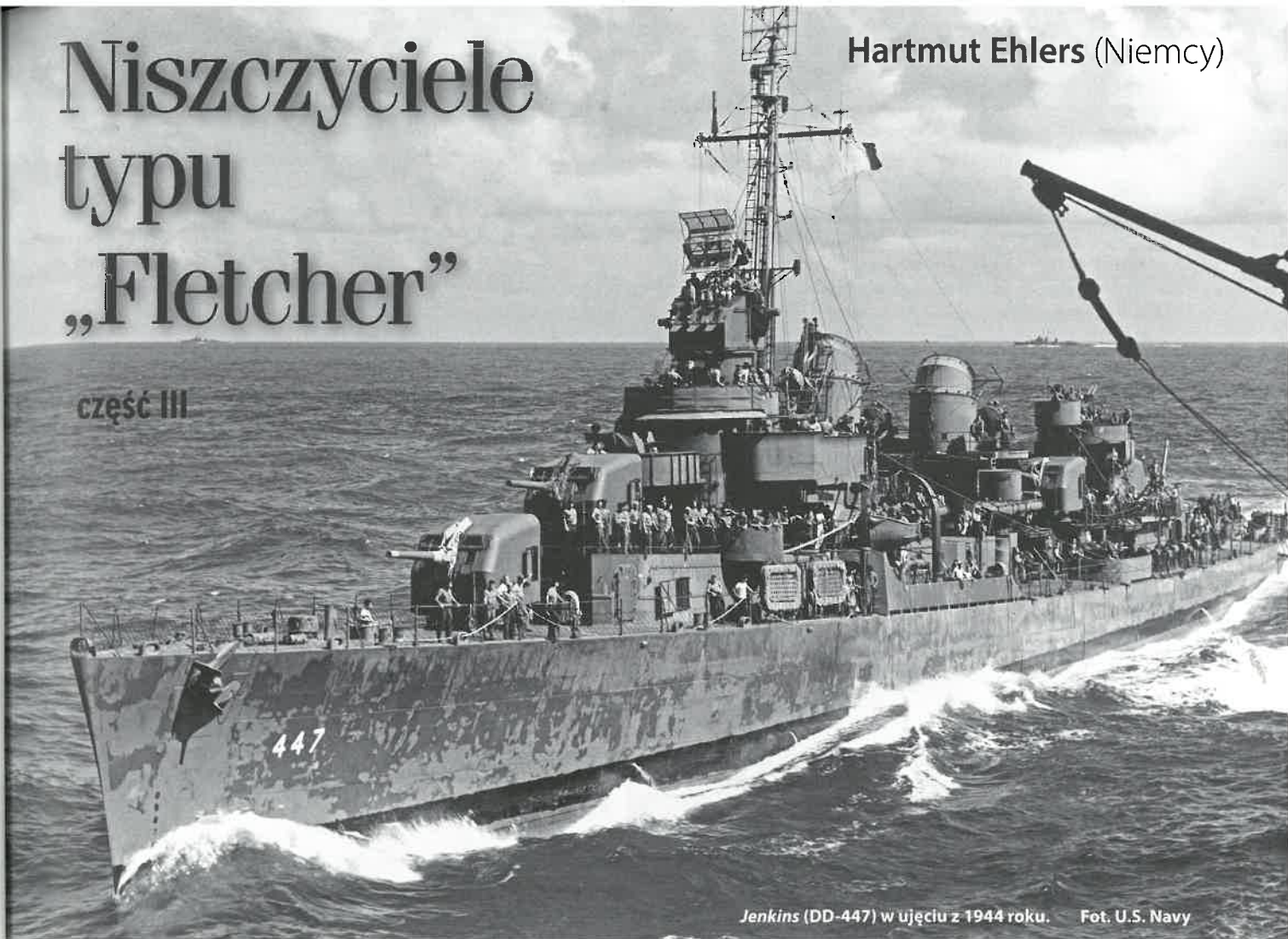
70. Streszczenie przebiegu operacji w dzienniku działań bojowych sztabu Schmundta oraz wypowiedzi Raedera podczas narady wojennej 6 VII.

71. „Wypad «Tirpitz»”, „Raport wstępny Schniewinda”, 12 VII.

Niszczyciele typu „Fletcher”

Hartmut Ehlers (Niemcy)

część III



Jenkins (DD-447) w ujęciu z 1944 roku. Fot. U.S. Navy

5. Lista jednostek i przebieg ich służby

Okręty wymienione są w kolejności numerów kadłubów U.S. Navy, w celu łatwiejszej orientacji daty podane są w formacie rok-miesiąc-dzień. Lista obejmuje najważniejsze wydarzenia ze służby we flocie Stanów Zjednoczonych, rozpoczynając od daty położenia stępki, poprzez skrót przebiegu służby, po datę złomowania lub utraty jednostki. Późniejsza służba po przekazaniu za granicę lub w charakterze okrętu muzeum omówiona jest w następnych rozdziałach. Gwiazdka (*) oznacza zaokrąglony mostek; pozostałe jednostki miały kwadratowy mostek.

5.1 DD-445 do DD-451, DD-465 do DD-481, DD-498 do DD-502, 507-522, DD-526 do DD-539

DD 445 Fletcher*

- 1941-10-02 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-05-03 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1942-06-30 — Wejście do służby w New York Naval Yard, działania na Pacyfiku (15 battle stars w czasie II. w.ś.)
- 1946-08-07 — W rezerwie w San Diego
- 1947-01-15 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy
- 1949-10-03 — Ponowne wejście do służby w San Diego jako DDE-445; służba w czasie wojny w Korei (5 battle stars), od 1954 r. służba na Dalekim Wschodzie, głównie w roli jednostki szkoleniowej do zwalczania okrętów podwodnych

- 1969-08-01 — Wycofany ze służby w San Diego i skreślony z listy jednostek floty

- 1972-02-22 — Sprzedany na złom Tai Kien Industry Co. w Sanchong City, Tajpej i przeholowany na Tajwan

DD 446 Radford*

- 1941-10-02 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-05-03 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1942-07-22 — Wejście do służby; patrol ZOP na wschodnim wybrzeżu USA; od stycznia 1943 r. służba na Pacyfiku, uszkodzenie w wyniku wejścia na minę w lutym 1945 r. w Mariveles Harbor podczas manewrowania w celu wzięcia na hol jednostki siostrzanej *La Valette* (12 battle stars za II w.ś.)
- 1945-09-30 — Ukończenie napraw w San Francisco
- 1946-01-17 — Wycofany ze służby w San Francisco i przeniesiony do rezerwy
- 1949-03-26 — Ukończenie przebudowy i przeklasyfikowanie na DDE-446
- 1949-10-17 — Ponowne wejście do służby w San Francisco, działania w czasie wojny koreańskiej (5 battle stars), służba na Pacyfiku
- 1960-03-25 — Wejście do stoczni w Pearl Harbour i rozpoczęcie siedmiomiesięcznej przebudowy (FRAM II)
- 1962-02-05 — Opuszczenie rejonu Hawajów i rejs w zachodni rejon Pacyfiku w składzie Task Group 70.4
- 1962-08-07 — Przeklasyfikowany na DD-446, służba w Wietnamie w latach 1967-1969 (4 battle stars)

- 1969-11-10 — Wycofany ze służby w San Francisco i skreślony z listy jednostek floty, wycofany z eksploatacji i zacumowany w Vallejo, Kalifornia
- 1970-10-01 — Sprzedany na złom i przeholowany z Vallejo w Kalifornii do Zidell Explorations w Portland, Oregon

DD 447 Jenkins*

- 1941-11-27 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-06-21 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1942-07-31 — Wejście do służby, początkowo służba eskortowa na Atlantyku, później działania na Pacyfiku (14 battle stars za II w.ś.)
- 1945-04-30 — Wejście na minę w rejonie wyspy Takaran rejs do Zatoki Subic w celu dokonania napraw
- 1945-07-08 — Przybycie do San Pedro w celu dokończenia napraw
- 1946-05-01 — Wycofany ze służby w San Diego, przeniesiony do rezerwy
- 1951-01-02 — Przeklasyfikowany na DDE-447
- 1951-11-02 — Ukończenie przebudowy i ponowne wejście do służby w Mare Island Naval Shipyard, Vallejo, Kalifornia
- 1952-02-25 — Przebazowany z San Diego do Pearl Harbor; służba w Korei i na wodach dalekowschodnich w składzie 7 Floty (1 battle star)
- 1962-06-30 — Przeklasyfikowany na DD-447
- 1969-07-02 — Po służbie w Wietnamie i Japonii wycofany ze służby w San Diego i skreślony z listy jednostek floty
- 1971-02-17 — Sprzedany na złom do Chou's Iron & Steel Co. w Kaoshiung, Tajwan

DD 448 La Vallette*

- 1941-11-27 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1934-03-27)
 - 1942-06-21 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
 - 1942-08-12 — Wejście do służby, początkowo służba eskortowa w rejonie Karaibów i na Atlantyku, później na Pacyfiku
- O'Bannon (DD-450) w kamuflażu, 1942 rok.**

- 1943-01-29 — Pierwszy kontakt z nieprzyjacielem w rejonie Guadalcanalu, dzień później trafiony torpedą, naprawa uszkodzeń w Espiritu Santo i Mare Island Navy Yard

- 1943-10-01 — W nocy z 1 na 2 października zatopił 4 i uszkodził 2 japońskie barki desantowe w pobliżu Kolombangary na Wyspach Solomona

- 1945-02-14 — Uszkodzony na minie w porcie Mariveles, naprawa uszkodzeń w Zatoce Subic i Hunters Point Navy Yard

- 1946-04-16 — Wycofany ze służby w San Diego i przeniesiony do rezerwy (10 battle stars za II w.ś.)

- 1974-02-01 — Skreślony z listy jednostek floty

- 1974-07-26 — Sprzedany peruwiańskiej marynarce wojennej na części zamienne (Foreign Military Sales program)

- 1975 — Sprzedany na złom przez peruwiańską marynarkę wojenną

DD 449 Nicholas*

- 1941-03-03 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1934-03-27)

- 1942-02-19 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine

- 1942-06-04 — Wejście do służby w Boston Navy Yard, rozpoczęcie działań na Pacyfiku w październiku 1942 r.

- 1944-11-12 — Zatopienie japońskiego okrętu podwodnego I 38 pomiędzy Manus a Ulithi

- 1946-06-12 — Wycofany ze służby w San Pedro i przeniesiony do rezerwy (16 battle stars za II w.ś.)

- 1949-03-26 — Przeklasyfikowany na DDE-449 w Long Beach, Kalifornia

- 1951-02-19 — Ponowne wejście do służby po przebudowie, udział w wojnie koreańskiej (5 battle stars), później służba w zachodnim rejonie Pacyfiku

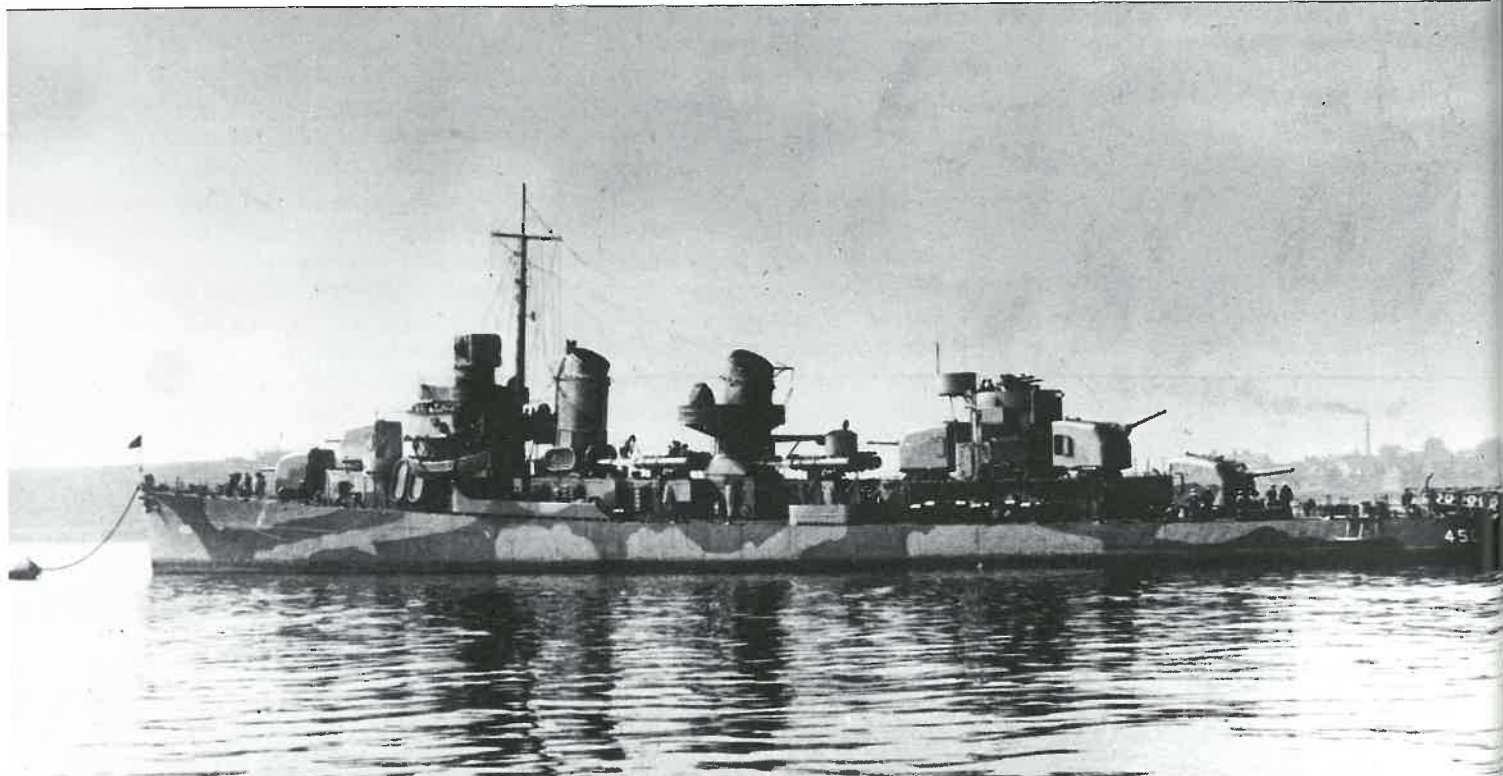
- 1962-07-01 — Przeklasyfikowany na DD-449

- 1969-11-19 — Uznany za niezdolny do dalszej służby

- 1970-01-30 — Wycofany ze służby w Pearl Harbor, Hawaje i skreślony z listy jednostek floty

- 1970-10-01 — Sprzedany na złom i później przeholowany do Zidell Explorations, Inc. w Portland, Oregon

Fot. U.S. Navy



- 1972 — Zezłomowany w Zidell Explorations, Inc. w Portland, Oregon
- 2008-08-07 — Dzwon okrętowy przekazany Marine Barracks w Waszyntonie, D.C.

DD 450 O'Bannon*

- 1941-03-03 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-03-14 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine
- 1942-06-26 — Wejście do służby w Bostonie, służba na Pacyfiku
- 1942-11-13 — Uszkodzenie japońskiego pancernika *Hiei* na wodach cieśniny Żelaznego Dna w pobliżu Guadalcanal.
- 1943-04-05 — Ostrzelanie japońskiego okrętu podwodnego RO 34 (patrz DD-467)
- 1946-05-21 — Wycofany ze służby w San Diego po przeprowadzonym remoncie i przeniesiony do rezerwy (17 battle stars za II w.ś.)
- 1949-03-26 — Przeklasyfikowany na DDE-450 w Long Beach, Kalifornia
- 1951-02-19 — Ponowne wejście do służby i przebazowanie do Pearl Harbor, udział w wojnie koreańskiej
- 1962-06-30 — Przeklasyfikowany na DD-450, udział w wojnie w Wietnamie
- 1970-01-30 — Wycofany ze służby w Pearl Harbor i skreślony z listy jednostek floty
- 1970-06-06 — Sprzedany na złom Union Minerals & Alloy w Nowym Jorku
- 1972 — Zezłomowany

DD 451 Chevalier*

- 1941-04-30 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-04-11 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine
- 1942-06-20 — Wejście do służby; początkowo służba eskortowa na wschodnim wybrzeżu USA i w Północnej Afryce, później działania na Pacyfiku
- 1943-07-05 — Uratowanie 241 rozbitków w ciągu 7 minut od zatopienia DD-467 (zobacz) niedaleko portu Baioko, Nowa Georgia
- 1943-10-07 — Utracony w wyniku działań wojennych; ciężko uszkodzony przez japoński niszczyciel *Yugumo* pod Vella Lavella, Wyspy Solomona, później zatopiony torpedą przez amerykański niszczyciel *La Vallette*. (3 battle stars z II w.ś.)

DD 452 Percival

- 1946-01-07 — Zamówienie anulowane; pierwotnie zamówiony w Federal SB & DD Co., Kearny, N.J. (autoryzowany 1934-03-27)

DD 465 Saufley*

- 1942-01-27 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Dry Dock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-07-19 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Dry Dock Co., Kearny, N.J.
- 1942-08-29 — Wejście do służby na Pacyfiku. Zatopienie 4 japońskich barek transportujących piechotę

- 1943-09-15 — zmuszenie do wynurzenia japońskiego okrętu podwodnego RO 101, który został później zatopiony bombami głębinowymi zrzuconymi z samolotu

- 1944-04-07 — Zatopienie japońskiego okrętu podwodnego I-2 niedaleko wyspy Emirau

- 1944-11-28 — Zatopienie japońskiego okrętu podwodnego I 45 (wspólnie z DD-466 i 499) niedaleko Pilar Point na wyspie Ponson

- 1946-06-12 — Wycofany ze służby w Charleston, SC, i przeniesiony do rezerwy (16 battle stars za II w.ś.)

- 1949-03-15 — Przeklasyfikowany na niszczyciel eskortowy, DDE-465

- 1949-12-15 — Ponowne wejście do służby po ukończeniu przebudowy na niszczyciel eskortowy

- 1951-01-01 — Przeklasyfikowany na eksperymentalny niszczyciel eskortowy, EDDE-465, do testów i ewaluacji sonaru i broni do ZOP.

- 1962-07-01 — Przeklasyfikowany na EDD-465, w tym samym miesiącu wziął udział w zdjęciach do filmu „PT-109”

- 1965-01-29 — Wycofany ze służby w Norfolk, VA, używany jako jednostka eksperymentalna

- 1966-09-01 — Skreślony z listy jednostek floty

- 1968-02-20 — Zatopiony w czasie prób materiałów wybuchowych 20 mil na południe od Sugarloaf Key na Florydzie

DD 466 Waller*

- 1942-02-12 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Dry Dock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1934-03-27)

- 1942-08-15 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Dry Dock Co., Kearny, N.J.

- 1942-10-01 — Wejście do służby do działań na Pacyfiku

- 1943-04-06 — Zatopienie japońskich niszczycieli *Murasame* i *Minegumo* w Zatoce Vela (wspólnie z pięcioma innymi okrętami U.S. Navy)

- 1943-10-01 — W nocy 1 października zatopił sześć, a następnej nocy cztery japońskie barki desantowe w pobliżu Vella Lavella

- 1944-11-28 — Zatopienie japońskiego okrętu podwodnego I 46 (wspólnie z DD-465 i 499) w pobliżu Pilar Point, Wyspa Ponson

- 1944-11-29 — Zatopienie 6 japońskich barek desantowych w nocy z 29 na 30 listopada

- 1946-06-10 — Wycofany ze służby w Charleston, SC, i przeniesiony do rezerwy (12 battle stars z II w.ś.)

- 1949-03-26 — Przeklasyfikowany na DDE-466

- 1950-07-05 — Ponowne wejście do służby w Charleston, SC, po ukończeniu przebudowy na niszczyciel eskortowy; służba podczas wojny koreańskiej, pod koniec 1956 r. kompleksowa modyfikacja baterii do ZOP w stoczni w bazie marynarki wojennej w Norfolk

- 1962-06-30 — Przeklasyfikowany na DD-466; od października 1968 r. służba w czasie konfliktu w Wietnamie

- 1969-07-15 — Wycofany ze służby w Norfolk, VA, i skreślony z listy jednostek floty po krótkiej służbie w roli jednostki szkoleniowej dla rezerwistów na wschodnim wybrzeżu USA (po dwie battle star za wojnę w Korei i w Wietnamie)

- 1970-02-02 — Zatwierdzono użycie jednostki w roli okrętu celu

- 1970-06-17 — Zatopiony przez lotnictwo 150 mil na południe od wyspy Nantucket, Massachusetts

DD 467 Strong*

- 1941-04-30 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-05-17 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine
- 1942-08-07 — Wejście do służby w Charlestown Navy Yard niedaleko Bostonu, Mass. Wysłany w rejon północno-afrykańskich portów, następnie służba na Pacyfiku
- 1943-04-05 — Wspólnie z DD-450, ostrzelanie i atak bombami głębinowymi na japoński okręt podwodny RO 34 niedaleko wyspy Kolombangara
- 1943-07-05 — Utracony w wyniku działań wojennych; zatopiony torpedą wystrzeloną przez japoński niszczyciel i ogniem artylerii brzegowej z plaży Enogai niedaleko portu Baioko na Nowej Georgii, Wyspy Solomona. Jednostka siostrzana *Chevalier* (DD-451) uratowała 241 rozbitków z DD-467, 46 członków załogi zginęło
- 1943-07-15 — Nazwa usunięta z listy jednostek floty

DD 468 Taylor*

- 1941-08-28 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-06-07 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine
- 1942-08-28 — Wejście do służby w Charlestown Navy Yard niedaleko Bostonu, Mass.; początkowo służba na Atlantyku, od stycznia 1943 r. w południowo-wschodnim rejonie Pacyfiku
- 1943-07-12 — Bitwa pod Kolombangarą, japoński krążownik *Jintsu* zatopiony – prawdopodobnie torpedą wystrzeloną z USS *Taylor*
- 1945-08-29 — Wszedł do Zatoki Tokijskiej jako jeden z pierwszych amerykańskich okrętów
- 1946-05-31 — Wycofany ze służby w San Diego i przeniesiony do rezerwy (15 battle stars za II w.ś.)
- 1950-05-09 — Przeprowadzony do stoczni marynarki wojennej w San Francisco celem przebudowy na niszczyciel eskortowy
- 1951-01-02 — Przeklasyfikowany na DDE-468
- 1951-12-03 — Ponowne wejście do służby w San Francisco, działania w czasie wojny koreańskiej (2 battle stars)
- 1962-08-07 — Przeklasyfikowany na DD-468, następnie służba na Dalekim Wschodzie i u wybrzeży Wietnamu (6 battle stars)
- 1969-05 — Przebudowa uznana za nieopłacalną
- 1969-06-03 — Wycofany ze służby w San Diego
- 1969-07-02 — Skreślony przez U.S. Navy i sprzedany do Włoch, tego samego dnia, w San Diego, wszedł do służby we flocie włoskiej

DD 469 De Haven*

- 1941-09-27 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-06-28 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine
- 1942-09-21 — Wejście do służby; przygotowania w Norfolk
- 1942-11-28 — Dotarł do Tongatabu na wyspie Tonga; służba konwojowa i patrolowa
- 1943-02-01 — Utracony w wyniku działań wojennych; po zakończeniu osłaniania 6 barek desantowych transportu-

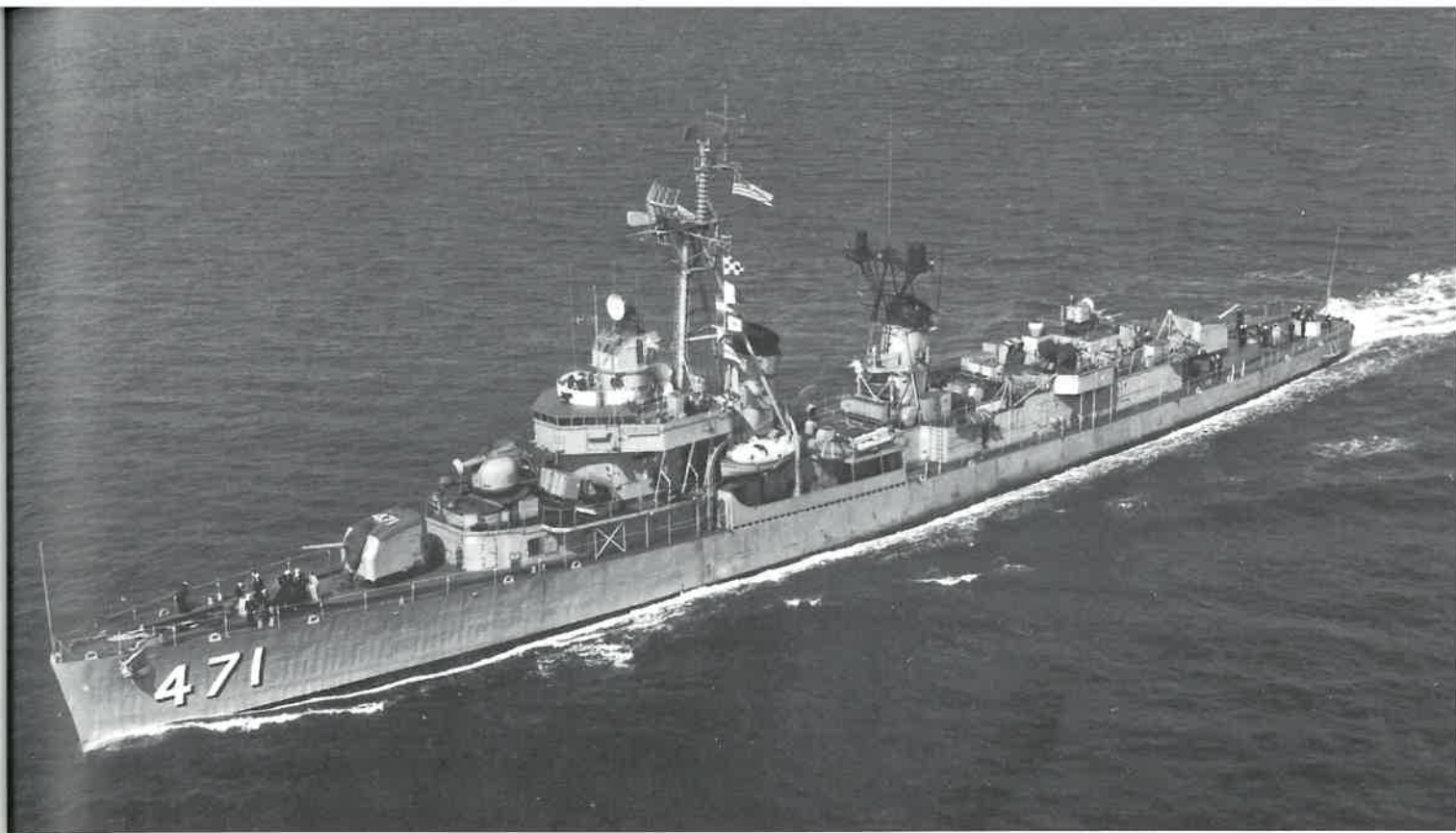
jących czołgi oraz bazy wodnosamolotów, których zadaniem było utworzenie przyczółka pod Marovo na Guadalcanalu, okręt osłaniał dwie barki desantowe do transportu czołgów w ich drodze do bazy. Wtedy, około 2 mil od wyspy Savo, został zaatakowany przez 6 samolotów. Po trafieniu trzema bombami zaczął gwałtownie tonąć. 167 członków załogi zginęło, a 38 zostało rannych. *De Haven* otrzymał 1 battle star za służbę podczas II w.ś.; był pierwszym okrętem typu „Fletcher” zatopionym w czasie działań wojennych i jednostką tego typu, która najkrócej pełniła służbę do momentu zatopienia - jedynie 134 dni.

DD 470 Bache*

- 1941-11-19 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-07-07 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork
- 1942-11-14 — Wejście do służby w Flocie Atlantyckiej
- 1943-02-06 — Opuścił Norfolk jako eskorta płynącego do Pearl Harbor lotniskowca HMS *Victorious*
- 1944-10-25 — W składzie TG 77.3 wziął udział w zwycięskiej bitwie w Cieśninie Surigao
- 1945-05-13 — Trafiony przez kamikaze, 41 zabitych i 32 rannych
- 1945-07-13 — Przybył do New York Navy Yard celem dokonania napraw
- 1946-02-04 — Wycofany ze służby i pozostawiony w rezerwie w Charleston, South Carolina (8 battle stars za II w.ś.)
- 1951-01-02 — Przeklasyfikowany na DDE-470
- 1951-10-01 — Ponowne wejście do służby w Bostonie, przydział do Floty Atlantyckiej
- 1962-06-30 — Przeklasyfikowany na DD-470
- 1968-02-06 — Zerwał się z kotwicy w czasie silnego sztormu niedaleko wyspy Rodos w Grecji i wpadł na mizną niedaleko klubu jachtowego na Rodos; rozerwane poszycie kadłuba
- 1968-02-17 — Poważnie uszkodzony w czasie kolejnego sztormu w rejonie Rodos; wielokrotne próby holowania spełzły na niczym
- 1968-02-26 — Wycofany ze służby na Rodos w Grecji
- 1968-03-01 — Skreślony z listy jednostek floty i zezłomowany in situ

DD 471 Beale*

- 1941-12-19 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-08-24 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork
- 1942-12-23 — Wejście do służby w New York Navy Yard; przydział do Floty Pacyfiku
- 1945-11-30 — Zakończenie służby okupacyjnej, powrót do USA (6 battle stars za II w.ś.)
- 1946-04-11 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, South Carolina
- 1951-01-02 — Przeklasyfikowany na DDE-471 podczas przebudowy na niszczyciel eskortowy w Boston NSY
- 1951-11-01 — Ponowne wejście do służby we Flocie Atlantyckiej, tura w rejonie Morza Śródziemnego w składzie 6 Floty
- 1962-06-30 — Przeklasyfikowany na DD-471



Tym razem *Beale* (DD-471) po powojennych modyfikacjach uzbrojenia, 1967 rok.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

- 1968-09-30 — Wycofany ze służby w Norfolk, Virginia
- 1968-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1969-06-24 — Zatopiony jako okręt cel około 250 mil na wschód od wejścia do Zatoki Chesapeake, Virginia

DD 472 Guest*

- 1941-09-27 — Położenie stępki, Boston Naval Shipyard, Boston, Mass. (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-02-20 — Wodowanie, Boston Naval Shipyard
- 1942-12-15 — Wejście do służby w Boston NSY; do maja 1943 r. służba na Atlantyku
- 1943-07-20 — Opuścił Boston kierując się na Pacyfik
- 1944-01-31 — Ochrona transportowców przewożących marines w czasie rajdu na wyspę Green. Gdy, następnego dnia, oddziały piechoty morskiej wchodziły na pokład transportowców, niszczyciel dwukrotnie zaatakował bombami głębinowymi zanurzając się okręt podwodny. Jednostka siostrzana *Hudson* (DD-475) dokończyła dzieła zniszczenia, zatapiając 1400-tonowy japoński okręt podwodny *I 171*
- 1944-03-17 — Uratowanie załogi kutra torpedowego *PT-283* w pobliżu ujścia rzeki Sanba na Bougainville
- 1944-04-30 — Zniszczenie ogniem dział 5-calowych japońskiego frachtowca *Meisyo Maru*, który wszedł na mieliznę przy wyspie Nemto
- 1944-09-13 — Uratowanie 7 oficerów i 45 członków załogi trawolca *Perry* (DMS-17 eks DD-340), który wszedł na minę i zatonął niedaleko Anguar
- 1945-11-15 — Powrót ze służby na wodach japońskich przez Adak na Alasce do Puget Sound NSY, Bremerton
- 1946-06-04 — Wycofany ze służby w San Diego i pozostawiony w rezerwie (8 battle stars za II w.ś.)
- 1959-06-05 — Wypożyczony Brazylii, tego samego dnia wszedł do służby we flocie brazylijskiej jako CT *Pará* (D-27) w Bremerton, Washington
- 1973-08-01 — Skreślony z listy jednostek U.S. Navy i sprzedany Brazylii

DD 473 Bennett*

- 1941-12-10 — Położenie stępki, Boston Naval Shipyard, Boston, Mass. (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-04-16 — Wodowanie, Boston Naval Shipyard
- 1943-02-09 — Wejście do służby w Boston NSY, 31 maja przybył do Pearl Harbor
- 1945-04-07 — Trafiony przez kamikaze koło Okinawy (3 zabitych, 18 rannych); naprawa uszkodzeń w Puget Sound NY
- 1946-04-18 — Wycofany ze służby i pozostawiony w rezerwie w San Diego (9 battle stars za II w.ś.)
- 1959-12-15 — Wypożyczony Brazylii, wszedł do służby we flocie brazylijskiej w Bremerton jako CT *Paraíba* (D-28)
- 1973-08-01 — Skreślony z listy jednostek U.S. Navy i sprzedany Brazylii

DD 474 Fullam*

- 1941-12-10 — Położenie stępki, Boston Naval Shipyard, Boston, Mass. (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-04-16 — Wodowanie, Boston Naval Shipyard
- 1943-03-02 — Wejście do służby w Boston NSY; przebazowany na Pacyfik po krótkiej służbie eskortowej na wschodnim wybrzeżu USA
- 1944-09-12 — Zderzenie z *Noa* (APD-24) niedaleko Wysp Palau. Pomimo poważnych uszkodzeń zdołał uratować całą załogę *Noa*'s i kontynuował bombardowanie celów na lądzie za dnia i w nocy, później udał się na Manus celem dokonania tymczasowych napraw, a następnie na remont na zachodnim wybrzeżu USA
- 1945-08-11 — Opuścił Eniwetok płynąc do Adak, wszedł do Puget Sound NSY 13 listopada, i w marcu 1946 r. popłynął na południe
- 1947-01-15 — Wycofany ze służby i pozostawiony w rezerwie w San Diego (7 battle stars za II w.ś.)
- 1957-09-01 — Przecholowany do Long Beach NSY, Cal., i wyposażony w instrumenty naukowe w ramach przygotowań

do pełnienia funkcji okrętu celu do testów broni nuklearnej.

- 1958 — Użyty jako cele i skażony radioaktywnie w czasie Operacji Hardtack I, podwodnych eksplozji bomb atomowych w czasie testów „Wahoo” i „Umbrella” w pobliżu Atolu Eniwetok
- 1960 — Poważnie uszkodzony w czasie serii podwodnych eksplozji w Zatoce Chesapeake Bay niedaleko Patuxent River Naval Air Station, Maryland
- 1962-05-28 — Uznany za skażony radioaktywnie i nie nadający się do użycia
- 1962-06-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1962-07-07 — Zatopiony pociskami Bullpup i ogniem artylerii 180 mil na południowy zachód od Przylądka Henry, VA.

DD 475 Hudson*

- 1942-02-20 — Położenie stępki, Boston Naval Shipyard, Boston, Mass. (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-06-03 — Wodowanie, Boston Naval Shipyard
- 1943-04-13 — Wejście do służby w Boston NSY; wysłany na Pacyfik po pierwszym rejsie i służbie eskortowej
- 1944-01-31 — W drodze z Truk na wyspę Green zatopił niezidentyfikowany japoński okręt podwodny
- 1944-06-19 — Wziął udział w bitwie na Morzu Filipińskim
- 1945-04-05 — W czasie sześciogodzinnej akcji w pobliżu Okinawy zatopił japoński okręt podwodny RO 49
- 1945-05-04 — Poważnie uszkodzony niedaleko Okinawy w czasie akcji gaszenia pożarów na ciężko uszkodzonym lotniskowcu eskortowym *Sangamon* (CVE-26 eks AVG-26 eks zbiornikowiec floty AO-28 eks zbiornikowiec *Esso Trenton*). Naprawiony na Guam powrócił do służby
- 1946-03-15 — Popłynął do San Diego z Puget Sound Naval Shipyard, Bremerton, Wash., gdzie był przygotowywany do wycofania ze służby (9 battle stars za II w.ś.).
- 1946-05-31 — Wycofany ze służby w San Diego i pozostawiony w rezerwie
- 1947-01 — Przeniesiony do Mare Island Naval Shipyard, Vallejo, California
- 1972-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1973-11-27 — Sprzedany na złom Zidell Explorations, Inc. w Portland, Oregon
- 1973-12-14 — Zezłomowany przez Zidell Explorations, Inc. w Tacoma, Washington

DD 476 Hutchins*

- 1941-09-27 — Położenie stępki, Boston Naval Shipyard, Boston, Mass. (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-02-20 — Wodowanie, Boston NSY
- 1942-11-17 — Wszedł do służby jako jeden z sześciu niszczycieli zaprojektowanych z katapultą
- 1943-03-17 — Wyruszył na Pacyfik zawijając pod drogę do Galveston i San Diego
- 1943-05-30 — Przybył do Pearl Harbor celem przebrojenia po służbie eskortowej na Pacyfiku
- 1943-08-15 — Wziął udział w okupacji wyspy Kiska po tym jak Japończycy opuścili swoje pozycje na Aleutach
- 1943-11-17 — Bitwa w Cieśninie Surigao
- 1944-10-26 — Bitwa w Zatoce Leyte
- 1945-04-27 — Odnosił uszkodzenia nie nadające się do naprawienia w wyniku ataku japońskiej motorówki kamikaze koło Okinawy

• 1945-07-15 — Przybył do Portland, Oreg., celem dokonania napraw, ale został przeholowany do Puget Sound NSY bez ich ukończenia

- 1945-11-30 — Wycofany ze służby w Puget Sound NSY, Bremerton, po uznaniu za stracony
- 1945-12-19 — Skreślony z listy jednostek floty (6 battle stars za II w.ś.)
- 1948-01-10 — Sprzedany na złom Learner & Co. of Oakland, California

DD 477 Pringle*

- 1941-07-31 — Położenie stępki, Charleston Navy Yard, Charleston, S.C. (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-05-02 — Wodowanie, Charleston NY, S.C.
- 1942-09-15 — Wszedł do służby jako jeden z sześciu niszczycieli zaprojektowanych z katapultą
- 1943-01-01 — Po pierwszym rejsie dołączył do konwoju ON-154 na środkowym Atlantyku. W czasie tej służby stał się pierwszym amerykańskim niszczycielem, który wystrzelił samolot z katapulty
- 1943-05-30 — Przybył pod Guadalcanal; rozpoczął patrolowanie w rejonie Wysp Solomona
- 1944-12-30 — Stał się celem intensywnego ataku lotniczego. Kamikaze uderzył w rufową nadbudówkę zabijając 11 i raniąc 20 członków załogi. Zniszczeniu uległo stanowisko dział 40 mm, a dwa stanowiska dział 5-calowych zostały uszkodzone
- 1945-04-16 — Utracony w wyniku działań wojennych pod Okinawą; kadłub przełamał się na wysokości dziobowej kotłowni po uderzeniu japońskiego samolotu kamikaze uzbrojonego w jedną 1000-funtową bombę lub dwie bomby 500-funtowe. Jednostka zatонуła w ciągu 6 minut. Zatonięcie przeżyło 258 członków załogi (10 battle stars za II w.ś.)

DD 478 Stanly*

- 1941-09-15 — Położenie stępki, Charleston Navy Yard, Charleston, S.C. (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-05-02 — Wodowanie, Charleston NY, S.C.; jeden z sześciu niszczycieli zaprojektowanych z katapultą
- 1942-10-15 — Wszedł do służby w Charleston, katapulta została usunięta, a w jej miejsce zamontowano dodatkowe stanowisko dział 5-calowego
- 1943-03-22 — Wszedł do Pearl Harbor po początkowym okresie służby na Atlantyku, po drodze zawijając do San Pedro, Kalifornia
- 1943-11-02 — Bitwa w Zatoce Cesarzowej Augusty, w składzie TF 39; zatopił krążownik *Sendai* i niszczyciel *Hatsukaze*
- 1944-02-22 — Zatopił pełnomorski holownik i pomógł w zatopieniu niszczyciela-minowca *Nagami* w rejonie Nowego Hanoveru
- 1945-04-12 — Trafiony przez japońską samobójczą bombę raketową typu Baka pod Okinawą, lekko uszkodzony
- 1945-09-22 — Przeniesiony do Rezerwowej Floty Pacyfiku kiedy przebywał w Mare Island Naval Shipyard, Vallejo, Kalifornia
- 1946-10 — Wycofany ze służby w San Diego (9 battle stars za II w.ś.)
- 1947-01-15 — Przeniesiony do Long Beach, Kalifornia
- 1970-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty



Halford (DD-480) w ujęciu z 14 lipca 1943 roku. Uwagę zwraca katapulta i wodnosamolot Vought OS2U „Kingfisher”. Fot. National Archives

- 1971-12-16 — Sprzedany na złom Chou's Iron & Steel Co., Ltd., Kaoshiung, Tajwan

DD 479 Stevens*

- 1941-12-30 — Położenie stępki, Charleston Navy Yard, Charleston, South Carolina (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-06-24 — Wodowanie, Charleston NY, S.C., jeden z sześciu niszczycieli zaprojektowanych z katapultą
- 1943-02-01 — Wejście do służby w Charleston, S.C.; pierwszy rejs po Atlantyku i przybrzeżna służba konwojowa do lipca
- 1943-08-09 — Przybył do Pearl Harbor, intensywna służba na Pacyfiku
- 1945-10-13 — Opuścił Jinsen, Korea, z pasażerami płynącymi do USA
- 1945-11-07 — Przybył do San Diego, następnego dnia popłynął do San Pedro gdzie wszedł w skład 19 Floty (Rezerwowej)
- 1946-07-02 — Pozostawiony w rezerwie (9 battle stars za II w.ś.)
- 1946-09-28 — Wycofany ze służby i pozostawiony w rezerwie w San Diego
- 1972-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1973-11-27 — Sprzedany na złom Zidell Explorations, Inc. w Portland, Oregon

DD 480 Halford*

- 1941-06-03 — Położenie stępki, Puget Sound Naval Shipyard, Bremerton, Washington (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-10-29 — Wodowanie, Puget Sound NSY, Bremerton, Wash.
- 1943-04-10 — Wszedł od służby jako jeden z sześciu niszczycieli zaprojektowanych z katapultą
- 1943-07-10 — Przybył do Pearl Harbor; testował możliwość przenoszenia samolotów zwiadowczych przez niewielkie jednostki
- 1943-10-27 — Powrócił do Mare Island NSY, Vallejo, celem zdemontowania katapulty i zmiany uzbrojenia

- 1943-12-06 — Wyłynął w południowy rejon Pacyfiku
- 1944-02-24 — Nocą z 24 na 25 lutego, *Halford* i *Bennet* zatopili 2 małe jednostki żeglugi przybrzeżnej i poważnie uszkodziły jednostkę patrolową
- 1944-10-26 — Bitwa w Zatoce Leyte
- 1945-01-11 — Atak na port San Fernando; zatopienie 3 małych jednostek transportowych, 1 okrętu desantowego i kilku barek
- 1945-09-12 — Wpłynął do Ominato, na północy Honshiu w Japonii celem okupacji bazy marynarki wojennej
- 1945-11-04 — Przybył do Puget Sound NSY, Bremerton, celem poprzedzającego dezaktywację remontu, następnie popłynął do San Diego
- 1946-05-15 — Wycofany ze służby w San Diego i pozostawiony w rezerwie
- 1968-05-01 — Skreślony z listy jednostek floty (13 battle stars za II w.ś.)
- 1970-04-02 — Sprzedany na złom National Metal & Steel Co., Terminal Island, Los Angeles, Kalifornia

DD 481 Leutze*

- 1941-06-03 — Położenie stępki, Puget Sound Naval Shipyard, Bremerton, Washington (autoryzowany 1934-03-27)
- 1942-10-29 — Wodowanie, Puget Sound NSY, Bremerton, Washington
- 1944-03-04 — Wejście do służby w Puget Sound NSY
- 1944-08-02 — Opuścił Seattle jako smukły, nowy niszczyciel i popłynął na wojnę, a po roku i jednym dniu powrócił jako sponiewierany weteran, który wkrótce został ze-złomowany. Wziął udział w pięciu operacjach desantowych (Wyspy Palau, Filipiny, Zatoka Lingayen, Iwo Jima, Okinawa) zatopił 1 jednostkę patrolową, 1 motorówkę samobójczą i jeden miniaturowy okręt podwodny i wziął udział w bitwach w Cieśninie Surigao i w Zatoce Leyte
- 1945-04-06 — Odnosił uszkodzenia nie nadające się do naprawy w wyniku ataku japońskiego kamikaze pod Okinawą, kiedy udzielał pomocy trzykrotnie trafionemu i płonącemu USS *Newcomb* (DD-586)



Leutze DD-481 w Puget Sound NY, 2 kwietnia 1944 roku.

Fot. zbiory A. D. Bakera III

- 1945-08-03 — Dopłynął do Hunter's Point Drydocks, San Francisco, celem dokonania napraw, które zostały wstrzymane w związku z zakończeniem działań wojennych
- 1945-12-06 — Wycofany ze służby (5 battle stars za II w.ś.)
- 1946-01-03 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1947-06-17 — Sprzedany na złom Thomas Harris, Barker, New Jersey

DD 482 Watson

- 1946-01-07 — Anulowany, pierwotnie zamówiony w Federal SB & DD Co., Kearny, N. J. (autoryzowany 1934-03-27)

DD 498 Philip*

- 1942-05-07 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-10-13 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1942-11-21 — Wejście do służby
- 1943-06-30 — Pierwsza misja, bombardowanie wyspy Shortland Islands na południowo-zachodnim Pacyfiku
- 1945-01-10 — Zatopienie jednostki samobójczej pod Leyte
- 1947-01-01 — Wycofany ze służby i pozostawiony w rezerwie w Charleston, S.C.
- 1949-03-26 — Przeklasyfikowany na DDE-498
- 1950-06-30 — Ponowne wejście do służby w Charleston, S.C., przebazowany do Pearl Harbor
- 1951-09-24 — W drodze w rejon wschodniego wybrzeża Korei, ale przekierowany na zachodnie wybrzeże. Po wojnie w Pearl Harbor, a potem służba w rejonie Hawajów, Australii i na wodach dalekowschodnich
- 1962-07-01 — Przeklasyfikowany na DD-498
- 1965-10-01 — Powrót do USA po pobycie na wodach Wietnamu i Tajwanu
- 1968-09-30 — Wycofany ze służby
- 1968-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1971-12-15 — Sprzedany na złom Chou's Iron & Steel Co., Ltd., Kaoshiung, Taiwan
- 1972-02-02 — Zatonął w sztormie 400 mil na wschód od wyspy Wake w drodze do stoczni rozbiórkowej na Tajwanie

DD 499 Renshaw*

- 1942-05-07 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-10-13 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1942-12-05 — Wejście do służby w Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1943-07-02 — Pierwsza misja, bombardowanie celów lądowych w rejonie wysp Vila Stanmore i Shortland w Zatoce Kula
- 1945-02-21 — Trafiony torpedą na Morzu Mindanao; zalane maszynownie, 19 zabitych i 20 rannych; remont ukończony w Todd Pacific Shipyards, Inc., Tacoma, Wash. w październiku 1945 r.
- 1945-10-27 — Prezydent Truman odbiera paradę zwycięstwa z pokładu USS *Renshaw* w porcie w Nowym Jorku
- 1947-02-01 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (8 battle stars za II w.ś.)
- 1949-03-26 — Przeklasyfikowany na DDE-499 w czasie przebudowy na specjalistyczną jednostkę do ZOP
- 1950-06-30 — Ponownie wejście do służby w Norfolk NSY, Norfolk, Va.; służba w czasie wojny w Korei i na Dalekim Wschodzie
- 1962-08-02 — Przeklasyfikowany na DD-499
- 1970-02-14 — Wycofany ze służby i skreślony z listy jednostek floty (5 battle stars za konflikt w Korei, 6 za wojnę w Wietnamie)
- 1970-10-01 — Sprzedany na złom Zidell Explorations, Inc., w Portland, Oregon

DD 500 Ringgold*

- 1942-06-25 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-11-11 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1942-12-24 — Wejście do służby w Brooklyn Navy Yard, New York City
- 1943-07-21 — Wyłynął z Nowego Jorku na Pacyfik po pierwszym rejsie i dodatkowych manewrach szkoleniowych

- 1944-10-22 — Skierowany do Mare Island NY, Vallejo, na remont po udziale w inwazji na Filipiny
- 1946-03-23 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (10 battle stars za II w.ś.)
- 1958 — Rozpoczęcie remontu, modernizacji i wyposażenia w Charleston NSY
- 1959-07-14 — Wypożyczony RFN w ramach programu pomocy militarnej i wcielony do marynarki wojennej RFN jako *Zerstörer 2* (D 171) w Charleston
- 1974-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty

DD 501 Schroeder*

- 1942-06-25 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-11-11 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1943-01-01 — Wejście do służby; eskorta dwóch lotników i konwoju, następnie wysłany na Pacyfik
- 1943-07-28 — Dołączył do 25 Dywizjonu Niszczycieli w Pearl Harbor po remoncie w Mare Island NSY, Vallejo
- 1945-07-31 — Bombardowanie Shimizu, Honsiu w Japonii, ostatnia z wielu misja na Pacyfiku
- 1945-11-02 — Wszedł do Charleston NY celem przygotowania do deaktywacji
- 1946-04-29 — Wycofany ze służby w i przeniesiony do rezerwy w Charleston NY (10 battle stars za II w.ś.)
- 1972-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty przez U.S. Maritime Administration
- 1974-01-01 — Sprzedany na złom Southern Scrap Materials Co., Ltd., New Orleans, La.

DD 502 Sigsbee*

- 1942-06-22 — Położenie stępki, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, New Jersey (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-12-07 — Wodowanie, Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny, N.J.
- 1943-01-23 — Wejście do służby w Brooklyn Navy Yard, Nowy Jork
- 1943-07-22 — Wypłynął z Norfolk do Pearl Harbor po zakończeniu służby eskortowej w rejonie Karaibów, dotarł na miejsce 9 sierpnia
- 1945-04-14 — Poważnie uszkodzony w ataku kamikaze pod Okinawą. Okręt niemal stracił rufę
- 1945-06-17 — Powrócił do Pearl Harbor z Guam, gdzie dokonano prowizorycznych napraw
- 1945-10-22 — Przyplłynął do Filadelfii, w następnym tygodniu popłynął do Charleston celem deaktywacji
- 1946-05-01 — W rezerwie w Charleston, S.C.
- 1947-03-31 — Wycofany ze służby i pozostawiony w rezerwie w Charleston, S.C. (10 battle stars za II w.ś.)
- 1974-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty przez U.S. Maritime Administration
- 1975-03-31 — Sprzedany na złom Consolidated Steel Corp., Brownsville w Texasie

Uwaga: W wielu publikacjach cztery numery kadłuba od DD-503 do DD-506 podawane są jako należące do anulowanych jednostek typu Fletcher, jednak w rzeczywistości przypisano je eksperymentalnym niszczycielom dwóch różnych typów:

DD-503 Stevenson, DD-504 Stockton do typu 900-tonowców, **DD-505 Thorn, DD-506 Turner** do typu 1,150-tonowców. Cztery eksperymentalne niszczyciele zostały zamówione 9 września 1940 r. w Federal SB & DD Co., Kearny, N.J., a ich nazwy przypisano 22 stycznia 1941 r. Wszystkie cztery kontrakty zostały anulowane 10 lutego 1941 r. i zastąpione przez oddzielne kontrakty na niszczyciele typu „Gleaves” - *Stevenson* (DD-645), *Stockton* (DD-646), *Thorn* (DD-647) i *Turner* (DD-648).

DD 507 Conway*

- 1941-11-05 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-08-16 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1942-10-09 — Wejście do służby
- 1942-12-05 — Wypłynął z Norfolk do Noumea, Nowa Kaledonia i Efate
- 1943-01-29 — W czasie bitwy niedaleko wyspy Rennell jednostka zestrzeliła kilka nieprzyjacielskich samolotów i uratowała rozbitków z ciężkiego krążownika *Chicago* (CA-29)
- 1945-12-29 — Wypłynął z Szanhaju przez San Diego i Nowy Jork do Charleston, gdzie dotarł 13 marca 1946 r.
- 1946-06-25 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (11 battle stars za II w.ś.)
- 1950-11-08 — Ponownie wcielony do służby w Bostonie, po przebudowie i przeklasyfikowaniu na niszczyciel eskortowy
- 1951-05-14 — Wypłynął z Norfolk do Sasebo, gdzie dotarł 15 czerwca, pełniąc służbę eskortową i bombardując cele lądowe w Korei
- 1951-12-20 — Powrót do Norfolk, nowe zadania na Atlantyku i na Morzu Śródziemnym
- 1962-06-30 — Powrót do poprzedniej klasyfikacji DD-507
- 1969-11-15 — Wycofany ze służby i skreślony z listy jednostek floty w Philadelphia NSY
- 1970-06-26 — Zerwanie liny holowniczej; zatopiony ogniem artylerii 5-calowej niszczyciela typu „A.M. Sumner” - *Henley* (DD-762) niedaleko Rhode Island jako zagrożenie nawigacyjne

DD 508 Cony*

- 1941-12-24 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-08-16 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1942-10-30 — Wejście do służby w Bostonie
- 1943-01-27 — przybycie do Noumea na Nowej Kaledonii z konwojem transportującym oddziały wojskowe z Bostonu
- 1943-08-15 — Flagowiec w trakcie desantu na Vella Lavella
- 1943-10-27 — Oślaniając lądowanie na Treasury Islands zestrzelił kilka nieprzyjacielskich samolotów, jednak został poważnie uszkodzony przez trafienia dwoma bombami i jednym pobliskim wybuchem bomby. Zginęło 8 członków załogi, a 10 zostało rannych
- 1944-10-25 — W czasie bitwy z Zatoce Surigao nawiązał walkę z japońskim niszczycielem *Asagumo*, który ostatecznie zatopiono z pomocą artylerii innego niszczyciela i dwóch krążowników
- 1946-06-18 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (11 battle stars za II w.ś.)

- 1949-03-26 — Przeklasyfikowany na DDE-508
- 1949-11-17 — Ponowne wejście do służby, w maju 1951 r. rozpoczął rejs po świecie, m.in. akcje w Korei, od 1953 r. na Atlantyku
- 1962-06-30 — Przeklasyfikowany na DD-508
- 1969-07-02 — Wycofany ze służby i skreślony z listy jednostek floty w Philadelphia NSY (2 battle stars za działania w Korei)
- 1970-03-20 — Zatopiony przez ogień z jednostek desantowych 60 mil na północny-wschód od Las Croabas, Puerto Rico.

DD 509 Converse*

- 1942-02-23 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-08-30 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1942-11-20 — Wejście do służby
- 1943-05-17 — przybycie do Noumea, Nowa Kaledonia po odbyciu ćwiczeń na Atlantyku
- 1943-11-24 — Zatopienie japońskich niszczycieli *Onami* i *Makinami* w Kanale Św. Jerzego wspólnie z *Spence*
- 1943-12-21 — Uratowanie 266 rozbitków z *LST-749* niedaleko Mindoro
- 1944-06-19 — Bitwa z lotnictwem na Morzu Filipińskim
- 1945-01-10 — Dołączył do zespołu uderzeniowego przeznaczanego do odbicia Corregidoru, zniszczenie barek, jednostek samobójczych i stanowisk artylerii, jak również uwięzienie około 100 nieprzyjacielskich żołnierzy poprzez zniszczenie wejścia do tunelu Malinta
- 1945-09-10 — Opuszczenie rejonu Okinawy, rejs na remont w Brooklyn NY w Nowym Jorku przez Pearl Harbor, Kanał Panamski i Washington, D.C.
- 1946-04-23 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (11 battle stars za II w.ś.)
- 1959-07-01 — Pożyczony hiszpańskiej marynarce wojennej na mocy programu pomocy wojskowej w Filadelfii, przemianowany na *Almirante Valdés*.
- 1972-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty i sprzedany przez U.S. Navy

DD 510 Eaton*

- 1942-03-17 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-09-20 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1942-12-04 — Wejście do służby
- 1943-03-07 — Przybył do Efate na Nowych Henrydach po rozpoczętym 6 lutego rejsie z Zatoki Casco
- 1943-10-01 — Zatopienie japońskiego okrętu podwodnego *I-20* niedaleko Vella Lavella
- 1944-12-01 — Zatopił nieprzyjacielski frachtowiec i zbombardował Zatokę Ormoc Bay w drodze na desant pod Mindoro
- 1945-09-09 — Po wojnie pełnił funkcję jednostki wartowniczej w Szanghaju, przechwycił i abordażował pięć japońskich jednostek, w tym średniej wielkości okręt desantowy No. 5, próbujących opuścić port
- 1946-02-08 — Przybył do Nowego Jorku po opuszczeniu wód południowochińskich
- 1946-06-21 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w (11 battle stars za II w.ś.)

- 1951-01-02 — przeklasyfikowany na DDE-510
- 1951-12-11 — Ponowne wejście do służby w Boston Navy Yard i dołączenie do 22 Dywizjonu Eskortowego
- 1962-06-30 — Przeklasyfikowany na DD-510
- 1969-07-02 — Wycofany ze służby i skreślony z listy jednostek U.S. Navy
- 1970-03-27 — Zatopiony ogniem artylerii 90 mil od Norfolk, Va.

DD 511 Foote*

- 1942-04-14 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-10-11 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1942-12-22 — Wejście do służby w Boston Navy Yard
- 1943-06-28 — Przybycie do Noumea na Nowej Kaledonii, dołączenie do 23 Dywizjonu Niszczycieli
- 1943-11-02 — Storpedowany w bitwie w Zatoce Cesarzowej Augusty, Bougainville; torpeda oderwała rufę, 19 zabitych i 17 rannych
- 1944-11-13 — Przybycie na Kossol Roads z San Pedro, Calif., po ukończeniu napraw eskorta grupy lotniskowców
- 1945-10-17 — Przybycie do Nowego Jorku
- 1946-04-18 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy (4 battle stars za II w.ś.)
- 1972-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty przez U.S. Maritime Administration
- 1974-01-02 — Sprzedany na złom Southern Scrap Material Co., Ltd., New Orleans, La.

DD 512 Spence*

- 1942-05-18 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-10-27 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1943-01-08 — Przyjęcie do służby w Boston NSY, początkowo służba eskortowa i konwojowa na Atlantyku i w rejonie Kraibów
- 1943-07-25 — Opuszczenie San Francisco w drodze do Pearl Harbor
- 1943-11-02 — Bitwa w Zatoce Cesarzowej Augusty, Bougainville
- 1943-11-24 — Zatopienie japońskich niszczycieli *Onami* i *Makinami* w Kanale Św. Jerzego wspólnie z *USS Converse*
- 1944-06-19 — Bitwa na Morzu Filipińskim
- 1944-12-18 — Przewrócił się w czasie tajfunu na wschód od Samar na Filipinach, jedynie 24 rozbitków przeżyło katastrofę
- 1945-01-19 — Skreślony z listy jednostek floty (8 battle stars za II w.ś.)

DD 513 Terry*

- 1942-06-08 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-11-22 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1943-01-26 — Wejście do służby w Boston Navy Yard, początkowo służba na Atlantyku
- 1943-04-18 — Staranowanie niemieckiego U-boota, któremu udało się uciec pomimo odniesionych uszkodzeń
- 1943-08-09 — Przybycie do Pearl Harbor wraz z lotniskowcem *Yorktown* i niszczycielami *McKee* oraz *Sigsbee*.

- 1943-10-02 — Zniszczenie (wspólnie z *Converse*, *Foote* i *Jenkins*) japońskich barek wraz z eskortą, w której skład wchodził niszczyciel niedaleko Wyspy Kolombangara.

- 1944-06-19 — Bitwa na Morzu Filipińskim
- 1945-11-20 — Przybycie do San Diego, Calif.
- 1946-07-11 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w San Diego (zgodnie z dziennikiem pokładowym USS *Terry*; DANFS podaje datę styczeń 1947 r., a inne źródła 13 sierpień 1946 r.), później w rezerwie w Long Beach, a ostatecznie w Bremerton
- 1974-04-01 — Skreślony z listy jednostek floty przez U.S. Maritime Administration
- 1974-07-26 — Sprzedany do Peru na części zamienne (w ramach programu Foreign Military Sales)

DD 514 Thatcher*

- 1942-06-20 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-12-06 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1943-02-10 — Wejście do służby; po pierwszym rejsie ćwiczebnym przydzielony do służby konwojowej na Atlantyku, następnie przebazowany na Pacyfik
- 1943-07-31 — Przybycie do Pearl Harbor
- 1943-11-02 — Bitwa w Zatoce Cesarzowej Augusty, Bougainville
- 1944-06-12 — Zatopienie frachtowca transportującego amunicję niedaleko wyspy Pagan
- 1945-05-20 — Poważnie uszkodzony przez samolot kamikaze pod Okinawą; 14 zabitych i 53 rannych, okręt dotarł do Kerama Retto gdzie dokonano napraw
- 1945-07-19 — Trafiony i lekko uszkodzony przez kolejny samolot kamikaze w Zatoce Nakagusuku pod Okinawą
- 1945-08-20 — Przybycie do Bremerton, gdzie został uznany za nienadający się do naprawy
- 1945-11-23 — Wycofany ze służby po uznaniu za nienadający się do naprawy (12 battle stars za II w.ś.)
- 1945-12-05 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1948-01-23 — Sprzedany na złom Lerner Co. of Oakland, Kalifornia

DD 515 Anthony*

- 1942-08-17 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1942-12-20 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1943-02-26 — Wejście do służby w Boston Navy Yard, przydzielony do służby na Pacyfiku
- 1944-06-19 — Bitwa na Morzu Filipińskim
- 1945-11-17 — Opuścił Japonię w drodze do USA
- 1946-04-17 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (7 battle stars za II w.ś.)
- 1957-04-29 — Transfer do dowódcy 6-tego Dystryktu Marynarki Wojennej w celu remontu i zmodernizowania przed przekazaniem go Niemcom
- 1958-01-17 — Wejście do służby w marynarce wojennej RFN w Charleston jako *Zerstörer 1* (Z 1)
- 1958-03-31 — Wypłynięcie z USA do Niemiec
- 1972-03-17 — Wycofany ze służby w marynarce wojennej RFN w Kolonii

- 1972-04-15 — Skreślony z listy jednostek floty i sprzedany Niemcom na części zamienne

DD 516 Wadsworth*

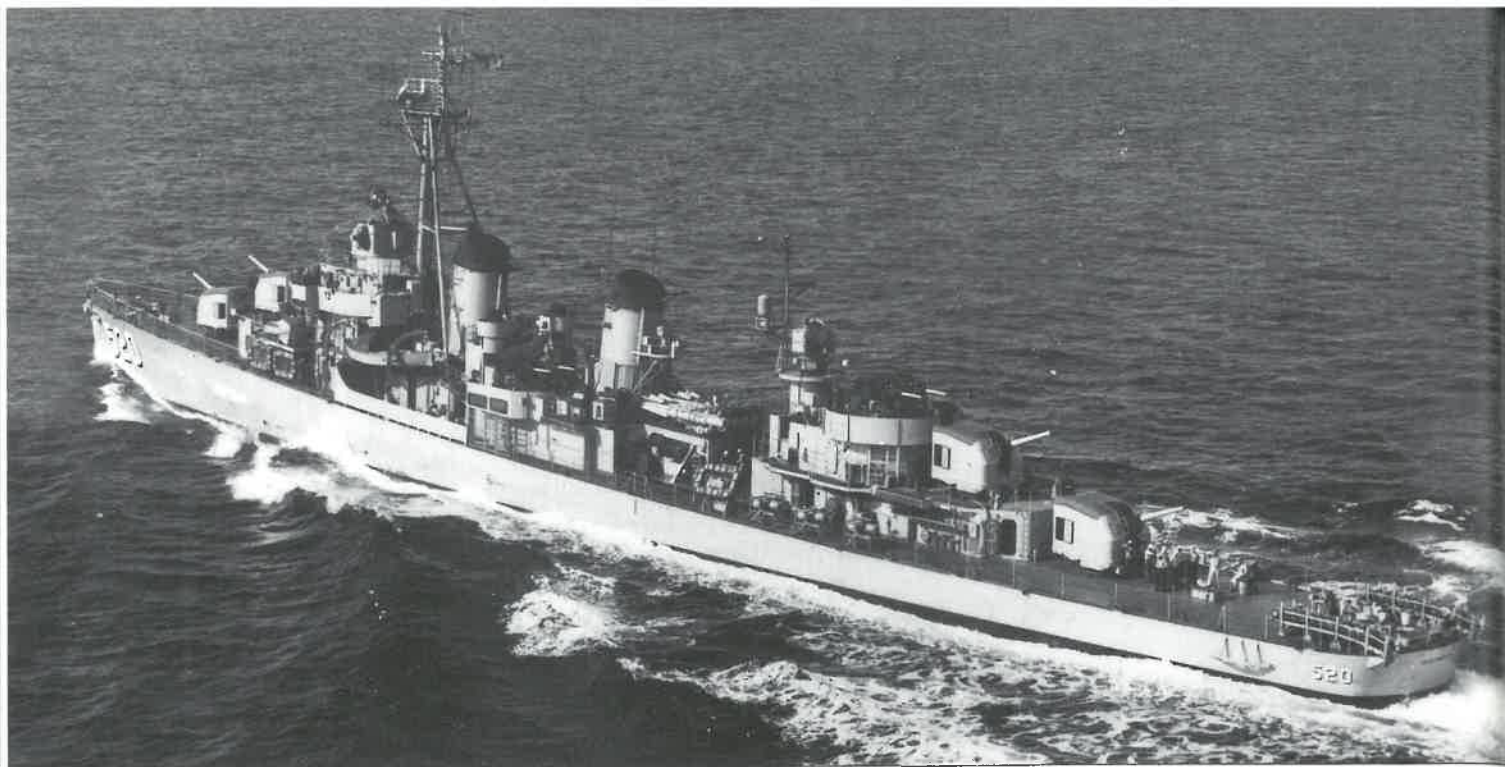
- 1942-08-18 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1943-01-10 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1943-03-16 — Wejście do służby w Boston Navy Yard, początkowo służba na Atlantyku
- 1943-08-09 — Dopłynięcie do Pearl Harbor
- 1943-09-01 — Atak bombami głębinowymi na japoński okręt podwodny *I 20*, który nie powrócił do bazy
- 1944-06-19 — Bitwa na Morzu Filipińskim
- 1945-12-22 — Przybycie do Charleston NSY i przygotowania do dezaktywacji
- 1946-04-18 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (7 battle stars za II w.ś.)
- 1959-10-06 — Wypożyczony RFN i wcielony do służby w marynarce wojennej RFN jako *Zerstörer 3* (D 172)
- 1974-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty i sprzedany RFN

DD 517 Walker*

- 1942-08-31 — Położenie stępki, Bath Iron Works Corp., Bath, Maine (autoryzowany 1940-04-19)
- 1943-01-31 — Wodowanie, Bath Iron Works Corp., Bath, Me.
- 1943-04-03 — Wejście do służby w Boston Navy Yard; początkowo służba na Atlantyku
- 1943-11-05 — Przejście przez Kanał Panamski i dołączenie do sił mających za zadanie zdobycie Tarawy
- 1944-10-20 — Przybycie do Zatoki Leyte
- 1945-04-01 — Wsparcie lądowania na Okinawie
- 1945-11-01 — Przybycie do San Pedro, Kalif.
- 1946-05-31 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego (6 battle stars za II w.ś.)
- 1950-09-15 — Ponowne wejście do służby i przeklasyfikowanie na niszczyciel eskortowy DDE-517
- 1951-02-27 — Przerwanie przebudowy na niszczyciel eskortowy i remont, w listopadzie wysłany do Korei
- 1952-06-02 — Wypłynięcie z Pearl Harbor i rozpoczęcie drugiej z dziewięciu tur na zachodnim Pacyfiku
- 1962-07-01 — Przeklasyfikowany na DD-517
- 1966-03-05 — Pierwsza ofensywna akcja w czasie wojny wietnamskiej, wsparcie sił USA i sprzymierzonych
- 1969-07-02 — Wycofanie ze służby w San Diego, tego samego dnia skreślenie z listy jednostek floty i sprzedaż do Włoch. Wejście do służby we włoskiej marynarce wojennej w San Diego jako *Fante* (D 561) (2 battle stars za wojnę koreańską, 3 za wojnę w Vietnamie)

DD 518 Brownson

- 1942-02-15 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-09-24 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork
- 1943-02-03 — Wejście do służby; służba u wybrzeży USA i na Północnym Atlantyku do 11 czerwca 1943 r.
- 1943-06-18 — Przejście przez Kanał Panamski na Ala-



Isherwood (DD-520) w ciekawym ujęciu lotniczym z 1954 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

skę, służba eskortowa do listopada 1943 r., następnie wysłany w rejon Archipelagu Bismarcka

- 1943-12-26 — Utracony w wyniku działań wojennych; ok. 14:42 trafiony dwoma bombami zrzuconymi przez japoński bombowiec nurkujący, w czasie osłony operacji desantowej niedaleko Przylądka Gloucester, Nowa Brytania, Nowa Gwinea. Zatonął o 14:59, zginęło 108 członków załogi. Rozbitków uratowały USS *Daly* (DD-519) i USS *Lamson* (DD-367). Okręt otrzymał 1 battle star za służbę w czasie II w.ś.

DD 519 Daly

- 1942-04-29 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-10-24 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork
- 1943-03-10 — Wejście do służby; na Atlantyku do czerwca, później przebazowany na Pacyfik
- 1943-12-18 — Przybycie do Zatoki Milne na Nowej Gwineii po odbyciu służby eskortowej na Alasce
- 1943-12-26 — Wspólnie z USS *Lamson* (DD-367) uratował 168 rozbitków z USS *Brownson* (DD-518)
- 1945-02-21 — Uratowanie 11 rozbitków z *Bismarck Sea* (CVE-95) zatopionego przez samolot kamikaze
- 1945-12-23 — Przybycie do Charleston, S.C.
- 1946-04-18 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Charleston, S.C. (8 battle stars za II w.ś.)
- 1951-07-06 — Ponowne wejście do służby we Flocie Atlantycznej, nowy port macierzysty w Newport, R.I.
- 1953-03-18 — Wypłynięcie na rejs dookoła świata, w ramach którego okręt pełnił służbę u brzegów Koreii, zakończony 10 stycznia 1954 r.
- 1960-05-02 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Norfolk, Va., później w rezerwie w Filadelfii
- 1974-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty (1 battle star za wojnę w Koreii)
- 1976-04-22 — Sprzedany na złom North American Smelting Corp. of Wilmington, Delaware

DD 520 Isherwood

- 1942-05-12 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-11-24 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork
- 1943-04-12 — Wejście do służby w New York Navy Yard, początkowo służba na Północnym Atlantyku
- 1943-11-14 — Opuszczenie Bostonu po przydziale do służby na Pacyfiku, początkowo służba w rejonie Aleutów
- 1944-10-23 — Bitwa w Zatoce Leyte
- 1945-04-22 — Trafiony przez kamikaze w działo No. 3 pod Kerama Retto, ponad 80 zabitych i rannych
- 1946-02-01 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (5 battle stars za II w.ś.)
- 1951-04-05 — Ponowne wejście do służby w Charleston, S.C.; Służba na Atlantyku i Morzu Śródziemnym
- 1954-11-30 — Wyjście z Newport, R.I., dołączenie do Floty Pacyfiku
- 1961-03-61 — Przybycie do San Diego
- 1961-09-11 — Wycofanie ze służby
- 1961-10-08 — Wypożyczony Peru i wcielony do peruwiańskiej marynarki wojennej jako BAP *Almirante Guise* (DD-72)
- 1974-01-15 — Skreślony z listy jednostek floty i sprzedany przez U.S. Navy

DD 521 Kimberly

- 1942-07-27 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork (autoryzowany 1940-07-19)
- 1943-02-03 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork
- 1943-05-22 — Wejście do służby, skierowany na Pacyfik
- 1943-11-20 — Przybycie pod Makin udział w podboju Mikronezji
- 1943-12-06 — Opuszczenie Tarawę i rejs do San Francisco celem dokonania napraw. Stamtąd wysłany na 7 miesięcy na wody Aleutów
- 1945-01-06 — Przybycie do Zatoki Lingayen, udział w działaniach wojennych w tym rejonie

- 1945-03-26 — Zaatakowany przez 2 samoloty niedaleko Wysp Riukiu, jeden uderzył w rufowe stanowiska artylerii zabijając 4 i raniąc 57 członków załogi. Okręt opuścił rejon 1 kwietnia i skierował się na remont w Mare Island.

- 1945-11-03 — Przybycie do Charleston, S.C.
- 1947-02-05 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Charleston, S.C. (5 battle stars za II w.ś.)
- 1951-02-08 — Ponowne wejście do służby i działania na wodach zachodniego wybrzeża Korei
- 1954-01-15 — Wycofanie ze służby w Charleston, S.C. (1 battle star za wojnę koreańską)
- 1966-07 — Przejście do Boston NSY w Boston na remont poprzedzający transfer
- 1967-06-01 — Wypożyczony flocie tajwańskiej i wcielony do służby jako ROCS *An Yang* (DD-18) w Boston NSY
- 1974-01-25 — Skreślony z listy jednostek floty i sprzedany przez U.S. Navy

DD 522 Luce

- 1942-08-24 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork (autoryzowany 1940-07-19)
- 1943-03-06 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., Staten Island, Nowy Jork
- 1943-06-21 — Wejście do służby. Opuszczenie Nowego Jorku 5 września. Po drodze do Pearl Harbor zawinięcie do Bremerton i San Diego
- 1943-11-24 — Opuszczenie Pearl Harbor w drodze na wyspę Adak niedaleko Alaski, służba patrolowa na wodach wyspy Attu i działania na Kurylach do sierpnia 1944 r.
- 1944-08-31 — Powrót do Pearl Harbor, stamtąd na Wyspy Admiralskie, Leyte i Nową Gwineę, a później do Zatoki Lingayen i Zatoki San Pedro
- 1945-05-04 — Utracony w wyniku działań wojennych; trafiony przez dwa samoloty kamikaze pod Kerama Retto niedaleko Okinawy. Zatonął po 35 minutach; zginęło 126 członków 312-osobowej załogi. Okręt otrzymał 5 battle stars za działania w czasie II w.ś.

DD 523, DD 524

- 1940-12-16 — Konstrukcja wstrzymana; pierwotny kontrakt z Bethlehem SB Corp., San Francisco, Calif.

DD 525

- 1940-12-16 — Konstrukcja wstrzymana; pierwotny kontrakt z Bethlehem Steel Co., SB Div., San Pedro, Calif.

DD 526 Abner Read

- 1941-10-30 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., San Francisco (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-08-18 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-02-05 — Wejście do służby; Flota Pacyfiku, początkowo działania na wodach Alaski
- 1943-08-18 — Oderwanie rufy w wyniku podwodnej eksplozji (1 zabity, 70 zaginionych, 34 rannych). Przeholowany do Adak na Alasce przez *Ute* (ATF-76) celem dokonania doraźnych napraw, później na holu *Oriole* (AT-136) doprowadzony do Bremerton.
- 1944-11-01 — Utracony pod Samar na Filipinach; zatonął w ciągu 36 minut od trafienia bombą przez japoński

bombowiec nurkujący i późniejszego uderzenia bombowca nurkującego w drugi komin, 23 członków załogi poniosło śmierć (4 battle stars za II w.ś.)

DD 527 Ammen

- 1941-11-29 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., San Francisco (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-09-17 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-03-12 — Wejście do służby w Bethlehem Steel; dołączenie do TF 51 mającej dokonać inwazji na wyspę Attu, w grudniu przeniesiony w południowo-zachodni rejon Pacyfiku
- 1944-11-01 — Trafiony przez japoński bombowiec nurkujący w Zatoce Leyte, 5 zabitych i 21 rannych
- 1945-04-01 — Desanty na Okinawie
- 1946-04-15 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (8 battle stars za II w.ś.)
- 1951-04-05 — Ponownie wcielony do służby w Charleston, S.C., modernizacja do lutego 1952 r., następnie służba na Atlantyku, Morzu Śródziemnym i na Dalekim Wschodzie
- 1954-03-10 — Przybycie do Fall River, Mass.
- 1954-11-30 — Rejs na Pacyfik, nowy port macierzysty w San Diego
- 1960-07-19 — Rejs na południe do San Diego po wyładunku amunicji w Seal Beach; okręt został staranowany w burtę we mgle, 8 mil od Newport Beach w Kalifornii, przez niszczyciel typu Sumner - *Collett* (DD-730). W jej wyniku 11 członków załogi *Ammena* zginęło, a okręt został uznany za nienadający się do naprawy i uznany za stracony
- 1960-09-15 — Wycofanie ze służby w San Diego
- 1960-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1961-04-20 — Sprzedany na złom National Metal & Steel Corp., Terminal Island, Port of Los Angeles, Kalif.

DD 528 Mullany

- 1942-01-16 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., Union Plant, San Francisco, Kalif. (autoryzowany 1940-07-19, pierwotnie nazwany *Beatty*, przemianowany 28 maja 1941 r.)
- 1942-10-10 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-04-23 — Wejście do służby, początkowo działania eskortowe na Aleutach, później z 7 Flotą na południowo-zachodnim Pacyfiku
- 1945-04-06 — Pod Okinawą trafiony przez japoński myśliwiec, który rozbił się pomiędzy 3 a 4 stanowiskiem dział artylerii głównej, 21 zabitych, 9 zaginionych, 36 rannych
- 1945-05-29 — Przybycie do San Francisco na remont
- 1945-09-25 — Wypłynięcie w morze i służba z Flotą Atlantyką
- 1946-02-14 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Charleston, S.C. (7 battle stars za II w.ś.)
- 1951-03-08 — Ponownie wcielony do służby w Charleston, S.C., początkowo na Atlantyku i na Morzu Śródziemnym
- 1954-11-30 — Wypłynął z Newport, R.I., służba we Flocie Pacyfiku
- 1971-10-06 — Wycofany ze służby w Los Angeles-Long Beach Naval Base; skreślony z listy jednostek floty i sprzedany przez U.S. Navy
- 1971-10-06 — Tego samego dnia wcielony do floty tajwańskiej jako ROCS *Chiang Yang* (DD-9)

DD 529 Bush

- 1942-02-12 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Co., San Francisco, Kalif. (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-10-27 — Wodowanie, Bethlehem Steel Co., San Francisco
- 1943-05-10 — Wejście do służby, początkowo na wodach Alaski (do 27 listopada 1943 r.)
- 1943-12-04 — Przybycie do Pearl Harbor, służba na Pacyfiku
- 1945-04-06 — Utracony w wyniku działań wojennych; trafiony i zatopiony przez trzy samoloty kamikaze pod Okinawą, 227 członków załogi przeżyło. Udziałający pomocy *Colhoun* (DD-801) został również trafiony przez kamikaze i tak poważnie uszkodzony, że zatopiły go okręty U.S. Navy (7 battle stars za II w.ś.).

DD 530 Trathen

- 1942-03-17 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., San Francisco (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-10-22 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-05-28 — Wejście do służby, początkowo włączony do TF 11 aby wziąć udział w odbiciu wyspy Baker
- 1943-09-29 — Wyjście z Pearl Harbor wraz z Task Group (TG) 14.5, w kierunku wyspy Wake
- 1944-02-02 — Wejście do Laguny Kwajalein celem zlurowania USS *Schroeder* (DD-501) w roli okrętu wsparcia artyleryjskiego
- 1944-05-03 — Dołączenie do 7 Floty i operacje w rejonie Nowej Gwinei
- 1945-01-05 — Dołączenie do TG 38.2, operacje na wodach Filipin i na Morzu Południowochińskim
- 1945-04-11 — W czasie ataku lotniczego na wodach Japonii, będąc w składzie TF 58 został trafiony pociskiem 5-calowym przez własny ostrzał. 5 osób zginęło, a 21 zostało

Trathen (DD-530) w ujęciu z 1957 roku. Widoczne rozmieszczenie uzbrojenia na okręcie z tego okresu.

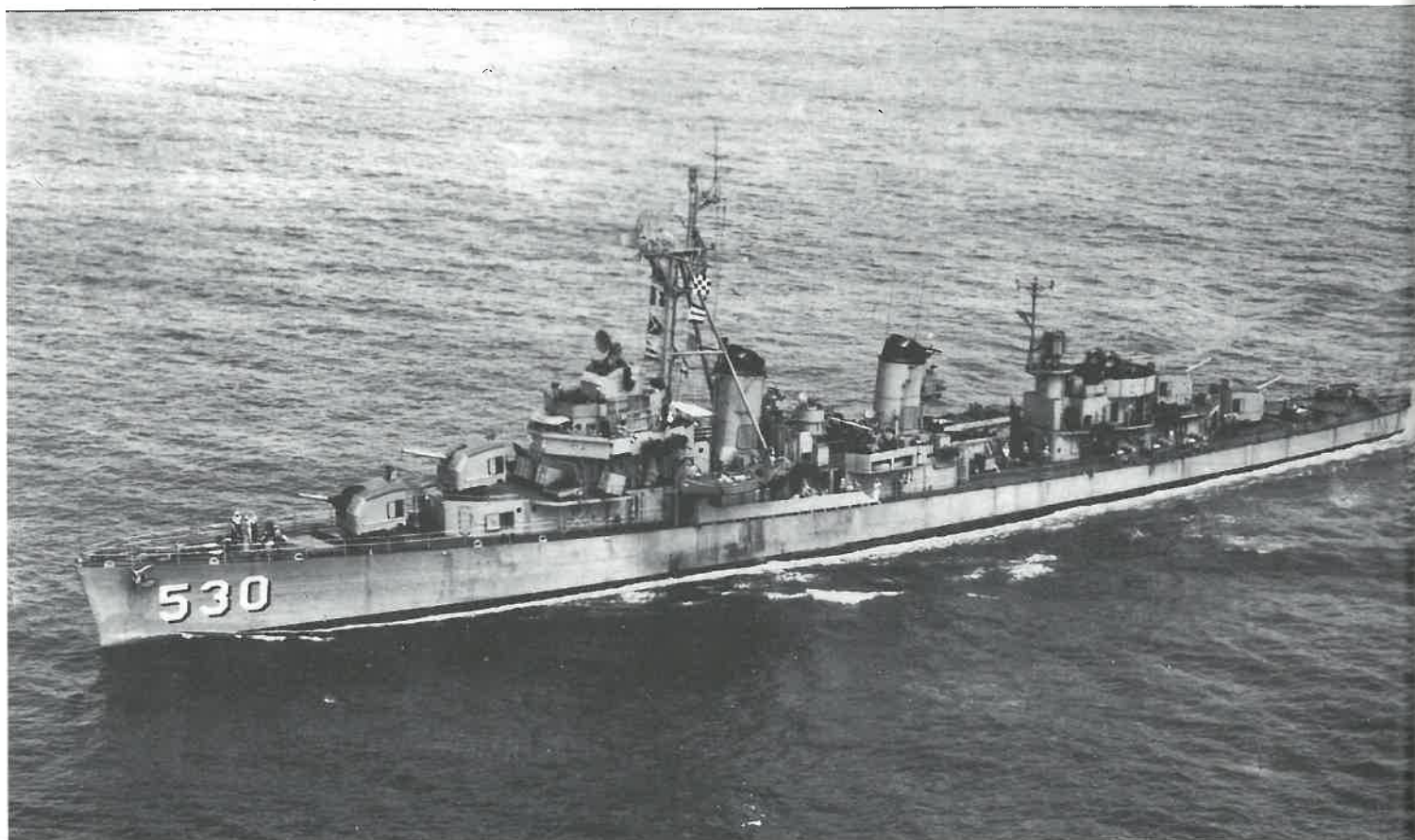
rannych, rufowe stanowisko działa 5-calowego zostało wyłączone z akcji

- 1945-07-09 — Przybycie do Seattle, Wash., remont w Todd Shipbuilding Co.
- 1946-01-18 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w San Diego (8 battle stars za II w.ś.)
- 1951-06-14 — Wycofany z rezerwy
- 1951-08-01 — Ponownie wcielony do służby jako okręt flagowy 28 Dywizjonu Niszczycieli i przydzielony do Floty Atlantycznej 5 października
- 1953-02-12 — Przybycie do Sasebo w Japonii i rozpoczęcie służby na wodach koreańskich, następnie od czerwca 1953 r. do stycznia 1955 r. na Atlantyku
- 1955-04-21 — Rozpoczęcie służby w zachodnim rejonie Pacyfiku
- 1964-10-28 — Przybycie do Long Beach
- 1965-02-12 — Zgłoszenie się do dowódcy San Diego Group, Pacific Reserve Fleet celem rozpoczęcia deaktywacji w Todd Shipyard, San Pedro, Calif.
- 1965-03-15 — Przecholowany do z Todd Shipyard do San Diego
- 1965-05-11 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w San Diego (1 battle star za służbę w Korei).
- 1972-06 — Uznany za nienadający się do przebudowy
- 1972-11-01 — Skreślony z listy jednostek floty i przeznaczony jako okręt cel do testów pocisków „Harpoon”
- 1973-11 — Po wykorzystaniu jako cel w rejonie południowej Kalifornii sprzedany na złom

DD 531 Hazelwood

- 1942-04-11 — Położenie stępki, Bethlehem Shipbuilding Co., San Francisco, Kalif. (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-11-20 — Wodowanie, Bethlehem SB Co., San Francisco
- 1943-06-18 — Wejście do służby, pierwsza akcja z zespo-

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



łem uderzeniowym lotniskowców przeciwko Tarawie i wyspie Wake

- 1943-11-20 — Udział w inwazji na Wyspy Gilberta
- 1944-01-31 — Udział w inwazji Kwajalein, Majuro i Wysp Marshalla w składzie TF 52
- 1944-10-20 — Bitwa w Zatoce Leyte; Japończycy stracili 3 pancerniki, 4 lotniskowce, 6 ciężkich i 4 lekkie krążowniki plus 9 niszczycieli
- 1945-02-25 — Zatopienie dwóch małych frachtowców pod Okinawą
- 1945-04-29 — Pod Okinawą trafiony przez samolot kamikaze, który uderzył w drugi komin i rozbił się na mostku. 10 oficerów łącznie z dowódcą i 67 członków załogi zginęło, a 35 uznano za zaginionych
- 1945-06-14 — Dotarcie do Mare Island NSY przez Ulithi i Pearl Harbor celem dokonania napraw
- 1946-01-18 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w San Diego (10 battle stars za II w.ś.)
- 1951-09-12 — Ponowne wcielenie do służby w San Diego
- 1952-01-04 — Wypłynięcie z San Diego i dołączenie do sił niszczycieli Floty Atlantyckiej
- 1958 — Rozpoczęcie zakrojonych na szeroką skalę testów śmigłowców ZOP, głównie Drone Anti-Submarine Helicopter (DASH).
- 1963-04-10 — Po zatonięciu nuklearnego okrętu podwodnego *Thresher* okręt natychmiast dotarł na miejsce tragedii z naukowcami z Woods Hole Oceanographic Laboratories na pokładzie i rozpoczął poszukiwania zaginionego okrętu podwodnego
- 1965-03-19 — Wycofany ze służby i włączony w skład Atlantic Reserve Fleet w Norfolk, a później w Filadelfii
- 1974-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1976-04-14 — Sprzedany na złom Union Minerals & Iron Co. of New York City

DD 532 Heerman

- 1942-05-08 — Położenie stępki, Bethlehem Shipbuilding Co., San Francisco, Kalif. (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-12-05 — Wodowanie, Bethlehem SB Co., San Francisco
- 1943-07-06 — Wejście do służby
- 1943-10-21 — Dołączenie do 5 Floty, atak na Wyspy Gilberta
- 1944-03-18 — Dołączenie do 3 Floty, Task Force 39
- 1944-10-25 — Bitwa pod Samar; pojedynek z ciężkimi krążownikami *Chikuma* (zatopiony) i *Tone*
- 1945-01-15 — Ukończenie napraw w Mare Island NSY
- 1945-03-20 — Zatopienie niewielkiej jednostki pod Iwo Jimą i uratowanie 7 rozbitków z jej załogi
- 1945-04-18 — Zatopienie japońskiego okrętu podwodnego *I 56* przy udziale 4 niszczycieli U.S. Navy pod Okinawą
- 1946-06-12 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego (9 battle stars za II w.ś.)
- 1951-09-12 — Ponowne wcielenie do służby w San Diego
- 1952-01-23 — Przybycie do nowej bazy w Newport, R.I.
- 1957-12-20 — Wycofanie ze służby w Bostonie; zacumowany w South Boston Naval Annex
- 1961-08-14 — Wypożyczony Argentynie i tego samego dnia wcielony do marynarki argentyńskiej jako ARA *Almirante Brown*

- 1975-09-01 — Skreślony z listy jednostek floty i sprzedany Argentynie

DD 533 Hoel

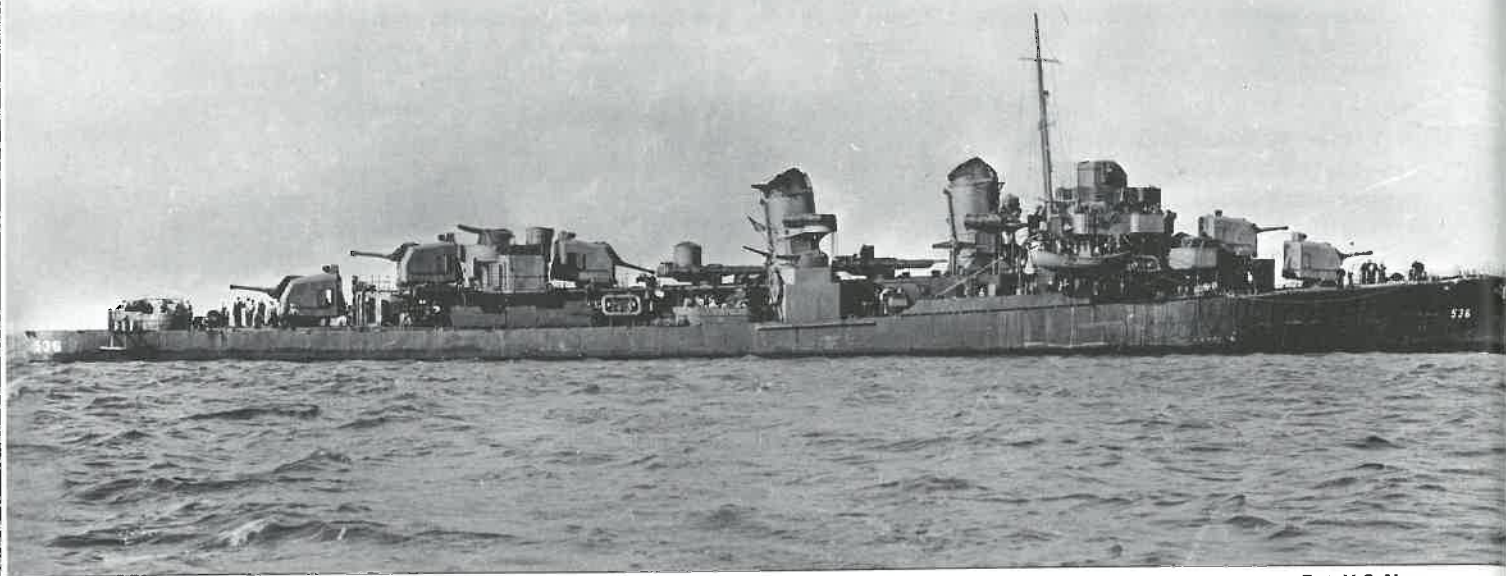
- 1942-06-04 — Położenie stępki, Bethlehem Shipbuilding Co., San Francisco, Calif. (autoryzowany 1940-07-19)
- 1942-12-19 — Wodowanie, Bethlehem SB Co., San Francisco
- 1943-07-29 — Wejście do służby na Pacyfiku
- 1944-10-25 — Utracony w wyniku działań wojennych; zatopiony przez japońskie okręty pod Samar na Filipinach; 253 oficerów i członków załogi zginęło, uratowano 86 rozbitków (5 battle stars za II w.ś.)

DD 534 McCord

- 1942-03-17 — Położenie stępki, Bethlehem Shipbuilding Co., San Francisco, Kalif. (autoryzowany 1940-07-19)
- 1943-01-10 — Wodowanie, Bethlehem SB Co., San Francisco
- 1943-08-19 — Wejście do służby na Pacyfiku
- 1945-07-08 — Przybycie do Puget Sound celem dokonania remontu
- 1945-09-15 — Przybycie do Inactive Fleet Facility, San Diego
- 1947-01-15 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w San Diego
- 1951-08-01 — Ponownie wcielony do służby w San Diego, przydzielony do Floty Atlantyckiej
- 1951-11-17 — 28 Dywizjon Niszczycieli w Norfolk, Va.
- 1953-01-10 — Wypłynął na wody koreańskie
- 1954-06-09 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Norfolk, Va.
- 1972-10-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1974-01-02 — Sprzedany na złom Southern Scrap Material Co., Ltd., New Orleans, La.

DD 535 Miller

- 1942-08-18 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., San Francisco (autoryzowany 1940-07-19)
- 1943-02-15 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-08-31 — Wejście do służby
- 1943-11-20 — Rejs do Pearl Harbor; przypisanie do 52 Dywizjonu Niszczycieli przez całą służbę w czasie II w.ś.
- 1944-06-19 — Bitwa na Morzu Filipińskim
- 1944-10-25 — Zatopienie, wspólnie z USS *Owen* (DD-536), niezidentyfikowanego niszczyciela w Cieśninie San Bernardino
- 1945-07-09 — Przybycie do Mare Island NSY celem przeprowadzenia remontu
- 1945-12-19 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w San Diego
- 1951-05-19 — Ponowne wcielenie do służby w San Diego, dołączenie do Floty Atlantyckiej z bazą w Newport, R.I.
- 1952-09-06 — Opuszczenie rejonu wschodniego wybrzeża, rejs do Korei i dookoła świata
- 1959-03-09 — Służba szkoleniowa w rezerwie marynarki wojennej w Bostonie, Mass.
- 1964-06-30 — Wycofanie ze służby i przeniesienie do rezerwy w Norfolk, Va., później w rezerwie w Filadelfii



Owen (DD-536) w pierwotnej konfiguracji z 5 działami artylerii głównej, w czasie II w.ś.

Fot. U.S. Navy

- 1971-08-05 — Przemianowany na *James Miller* aby uniknąć pomyłki z niszczycielem eskortowym typu „Knox” o tej samej nazwie
- 1974-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1975-07-31 — Sprzedany na złom Union Minerals & Iron Company w Nowym Jorku

DD 536 Owen

- 1942-09-17 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., San Francisco, Calif. (autoryzowany 1940-07-19)
- 1943-03-21 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-09-20 — Wejście do służby; przydzielony do 52 Dywizjonu Niszczycieli, w czasie II w.ś. głównie eskortował lotniskowce
- 1944-06-19 — Bitwa na Morzu Filipińskim
- 1944-10-25 — Zatopienie, wspólnie z USS *Miller* (DD-535) niezidentyfikowanego niszczyciela w Cieśninie San Bernardino
- 1945-02-19 — Wsparcie lądowania na Iwo Jimie
- 1945-07-09 — Przybycie do San Francisco; przydzielony do 19 Floty Pacyfiku (Rezerwowej)
- 1946-12-10 — Wycofany ze służby w San Diego (9 battle stars za II w.ś.)
- 1951-08-17 — Ponownie wcielony do służby w San Diego, okręt flagowy 282 Dywizjonu Niszczycieli Floty Atlantyckiej
- 1953-01-07 — Rejs z dywizjonem przez Kanał Panamski na Daleki Wchód
- 1953-06-26 — Wyłynął z Sasebo w Japonii i przez Kanał Sueski powrócił do Norfolk
- 1955-01-26 — Przybył do Long Beach po przeniesieniu do Floty Pacyfiku, dywizjon przemianowany na 192 Dywizjon Niszczycieli
- 1958-05-27 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Mare Island Naval Shipyard, Vallejo, Kalifornia. W 1970 r. zacumowany w Stockton (2 battle stars za wojnę koreańską).
- 1973-04-15 — Skreślony z listy jednostek floty
- 1973-11-27 — Sprzedany na złom Zidell Explorations, Inc. w Portland, Oregon

DD 537 The Sullivans

- 1942-10-10 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., San Francisco, Calif., jako *Putnam* (autoryzowany 1940-07-19)
- 1943-02-06 — Przemianowany na *The Sullivans*
- 1943-04-04 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-09-30 — Wejście do służby na Pacyfiku w San Francisco
- 1944-01-16 — Wyjście z Pearl Harbor wraz z TG 58.2 w składzie 52 Dywizjonu Niszczycieli w rejon Wysp Marshalla
- 1945-05-11 — Asystowanie lotniskowcowi *Bunker Hill*, poważnie uszkodzonemu po ataku kamikaze, uratowanie 166 rozbitków
- 1945-06-20 — Opuszczenie rejonu Zatoki Leyte i rejs na zachodnie wybrzeże USA, po działaniach na całym Pacyfiku
- 1945-07-09 — Przybycie do Mare Island NSY, dwa dni później rozpoczęcie remontu
- 1946-01-10 — Wycofany ze służby w San Diego i pozostawiony w Rezerwowej Flocie Pacyfiku
- 1951-07-06 — Ponownie wcielony do służby w Los Angeles, przydzielony do Floty Atlantyckiej i przebazowany do Newport, R.I.
- 1952-09-06 — Wyłynięcie z Newport, działania na wodach Japonii i Korei
- 1953-04-11 — Powrót do Newport, późniejsza służba na Atlantyku i na Morzu Śródziemnym
- 1964-04-01 — Przeniesiony do rezerwy marynarki wojennej z portem macierzystym w Nowym Jorku, NY
- 1965-01-07 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w NSY w Filadelfii
- 1974-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty (9 battle stars za II w.ś. i 2 za służbę w Korei)
- 1977-06-21 — Przekazany Buffalo and Erie County Naval & Military Park, Buffalo, NY jako okręt muzeum
- 1977-07-02 — Przecholowany do Buffalo, NY

DD 538 Stephen Potter

- 1942-10-27 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., San Francisco, Kalif. (autoryzowany 1940-07-19)

- 1943-04-28 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-10-21 — Wejście do służby w San Francisco, następnie wysłany na Hawaje, gdzie dotarł ostatniego dnia roku 1943
- 1944-01-16 — Wypłynął z Pearl Harbor razem z TF 58 celem przeprowadzenia nalotu na Wyspy Marshalla
- 1944-04-30 — Wspólnie z niszczycielem *MacDonough* (DD-351) i samolotami z lotniskowca eskortowego *Monte-rey* (CVL-26) brał udział w zatopieniu japońskiego okrętu podwodnego *I 174* na południe od Truk
- 1944-06-19 — Bitwa na Morzu Filipińskim
- 1945-05-11 — Asystowanie lotniskowcowi *Bunker Hill*, poważnie uszkodzonemu po ataku kamikaze, uratowanie 107 rozbitków
- 1945-07-09 — Przybycie do San Francisco na remont w Mare Island NY, który trwał do 31 sierpnia
- 1945-09-21 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Long Beach
- 1951-03-29 — Powtórnie wcielony do służby w San Diego
- 1958-04-21 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy w Mare Island NY
- 1972-12-01 — Skreślony z listy jednostek floty (10 battle stars za II w.ś.)
- 1973-11-27 — Sprzedany na złom Zidell Explorations, Inc. w Portland, Or.

DD 539 Tingey

- 1942-10-22 — Położenie stępki, Bethlehem Steel Corp., San Francisco, Kalif. (autoryzowany 1940-07-19)
- 1943-05-28 — Wodowanie, Bethlehem Steel Corp., San Francisco
- 1943-11-25 — Wejście do służby
- 1944-02-02 — Opuścił San Francisco kierując się na Pacyfik
- 1944-06-19 — Bitwa na Morzu Filipińskim

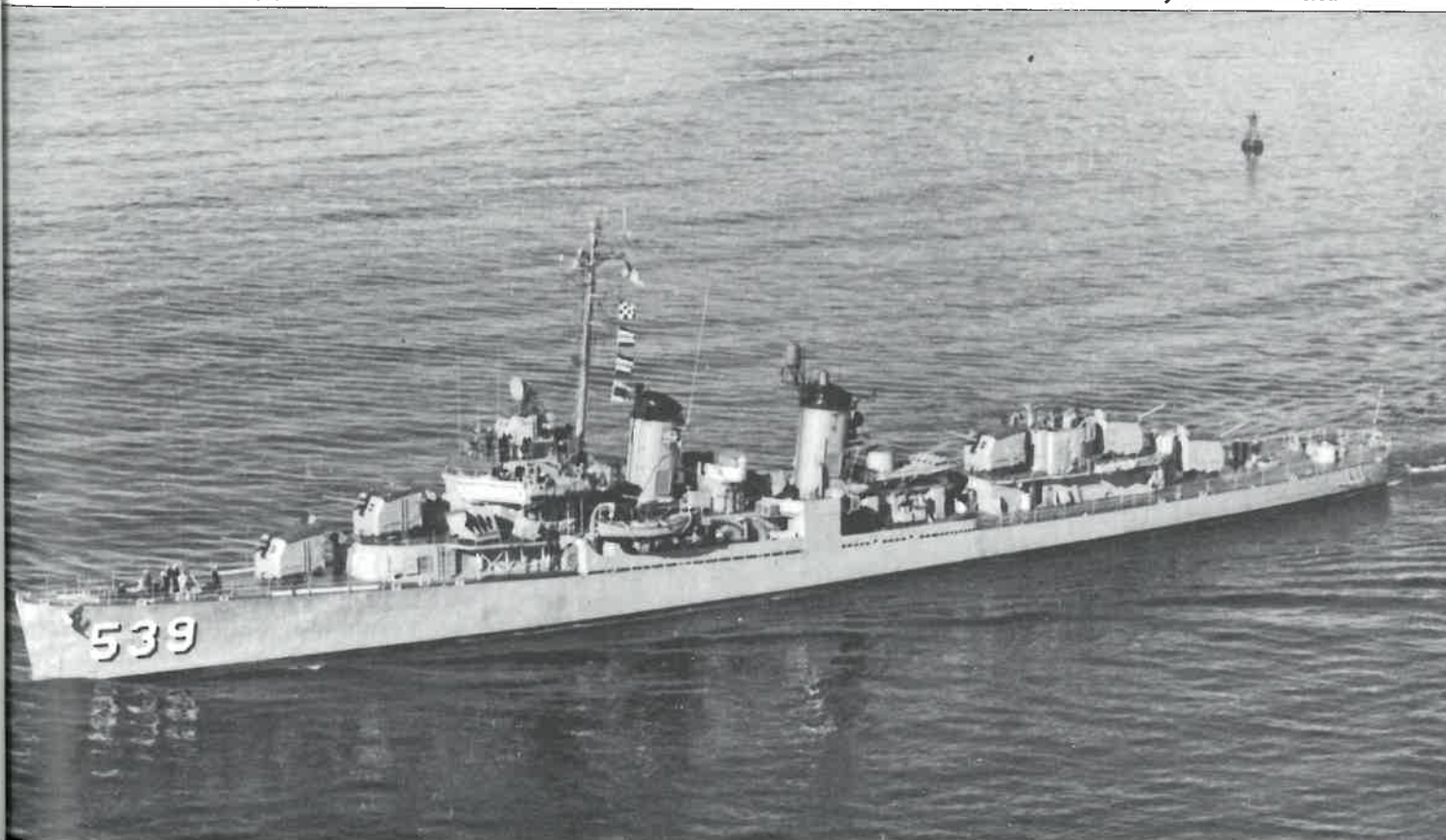
Na zakończenie *Tingey* (DD-539) w 1962 roku.

- 1944-10-25 — Wspólnie z pancernikami i krążownikami grupy adm. Bogana uczestniczył w zatopieniu japońskiego niszczyciela *Nowaki* w Cieśninie San Bernardino
- 1945-03-19 — Asystował zbombardowanemu lotniskowcowi *Franklin* (CV-13), uratował rozbitków i eskortował jednostkę do Ulithi
- 1945-07-09 — Przybył do Mare Island NSY
- 1946-03-01 — Wycofany ze służby i przeniesiony do rezerwy
- 1951-01-27 — Ponownie wcielony do służby w San Diego celem wzięcia udziału w wojnie w Korei, powrócił do San Diego w kwietniu 1954 r.
- 1954-11-16 — Ponownie wyruszył z San Diego w rejon zachodniego Pacyfiku, gdzie przebywał do 1957 r.
- 1957 - 1962 — Służba w roli okrętu szkolnego rezerwy marynarki wojennej, następnie na Dalekim Wschodzie, udział w manewrach SEATO
- 1963-08-01 — Staranowany w burtę przez niszczyciel eskortowy *Vammen* (DE-644) 200 mil od południowej Kalifornii w drodze na Hawaje; powrócił do suchego doku w San Diego, jednak został uznany za nienadający się do naprawy
- 1963-11-30 — Wycofany ze służby w San Diego i pozostawiony do dyspozycji
- 1965-11-01 — Skreślony z listy jednostek floty (8 battle stars za II w.ś. i 5 za konflikt w Korei)
- 1966-05-01 — Przeholowany przez holownik floty *Tawasa* (ATF-92) na poligonie niedaleko wyspy San Clemente. Gdy dowódca holownika poprosił o zgodę na wystrzelenie do *Tingley* kilku pocisków 3-calowych, niszczyciel niespodziewanie zatonął.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka angielskiego
Kazimierz Zygałło

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Ostatni krążownik liniowy świata – HMS Vanguard

część I

Przypisanie tej jednostki do klasy krążowników liniowych, może budzić pewne zdziwienie, ale tak właśnie był on postrzegany przez projektantów. Był to „w pełni opancerzony krążownik liniowy”, a przewidziane dla niego funkcje jak ułat pasują do tej klasy okrętów. W założeniu miał stanowić „pierwszą linię obrony” na dalekim wschodzie. W praktyce jedyną istotną funkcję jaką spełnił, było służenie za królewski jacht. Paradoksalnie najciekawszym okresem „istnienia” jednostki, był okres jego przeciągającego się projektowania i zmian podczas budowy, gdyż pozwala prześledzić jak zmieniały się koncepcje budowy ciężkich jednostek brytyjskich w miarę zdobywania doświadczeń wojennych.

Geneza

By w pełni zrozumieć powody powstania i przypisanie tego okrętu do określonej kategorii, trzeba cofnąć się w czasie o niemal wiek.

Przejście na „prywatną inicjatywę”

Gdy w połowie XIX wieku Wiliam Armstrong, będący wówczas właścicielem kompanii produkującej sprzęt hydrauliczny, zobaczył w co są uzbrojone brytyjskie wojska, zadrżał z przerażenia nad prymitywizmem ich wyposażenia. Jego zdaniem artyleria wyglądała niczym wyjęta żywcem z czasów starożytności. Chodziło nie tylko o „niekulturalny” wygląd, ale rów-

nież mizerne osiągi. Zaproponował decydującym zmianę tego stanu rzeczy. Oczywiście poprawa uzbrojenia brytyjskich wojsk, miała się odbywać dzięki uzbrojeniu produkowanemu w jego zakładach. Argumenty trafiły na podatny grunt i wkrótce koncern Armstrong stał się jednym z dostawców uzbrojenia dla brytyjskiej armii i marynarki. Wcześniej marynarka bazowała na produkcji w zakładach państwowych.

Gdy furtka dla prywatnych dostawców się uchyliła, wkrótce do Armstronga dołączyli kolejni. Nader szybko okazało się, że zarządzane przez prywatnych właścicieli zakłady, są

w stanie o wiele sprawniej reagować na postęp technologiczny, niż zakłady państwowe. Końcówka XIX wieku była okresem niezwykle gwałtownego rozwoju techniki w ogólności, oraz artylerii w szczególności. Nowe modele dział, które dopiero zaczynały schodzić z linii produkcyjnych, okazywały się przestarzałe już w momencie wyjeżdżania przez drzwi fabryki, jak się je porównywało z tym co w tym czasie leżało na deskach kreślarskich. Brytyjskie firmy prywatne były w stanie utrzymać takie tempo innowacji, podczas gdy państwowym sprawiało to sporą trudność.

Po pewnym czasie wykształciło się coś w rodzaju symbiozy decydujących admiralicji oraz właścicieli prywatnych firm. Zamawiający nie ryzykował żadnych funduszy na prace rozwojowe, projekty, wynalazki itd. Płacił jedynie za gotowy produkt, a wszelkie ryzyko spadało na prywatne firmy. Dla odmiany prywatne firmy miały zapewniony zbyt swoich produktów po

cenach, które zapewniały szybki zwrot z inwestycji, oraz odpowiedni poziom zysków, o którym z czasem zaczęły krążyć legendy.

Na przełomie XIX i XX wieku, produkcja ciężkich dział, a zwłaszcza wież do nich okazała się niezwykle wymagająca. W Wielkiej Brytanii jedynie koncerny Armstronga i Vickersa były w stanie jej sprostać. Jeśli chodzi o lżejsze uzbrojenie, byli jeszcze inni mniejsi gracze (w tym również państwowi), ale w dziedzinie najcięższego uzbrojenia, całość zamówień spadała na te dwie firmy.

Sytuacja w budownictwie okrętowym wyglądała podobnie, choć nie tak samo, jak w przypadku artylerii. Do XIX wieku, na potrzeby Royal Navy budowano okręty niemal wyłącznie w państwowych stocznich. W XIX wieku coraz więcej jednostek, w tym również tych największych, zaczęło powstawać w prywatnych firmach. Przy czym konkurencja była tu znacznie silniejsza niż w przypadku bardziej wyspecjalizowanego przemysłu zbrojeniowego. Zakłady produkujące ciężkie działa i wieże, czy też pancernie, nie nadawały się do wytwarzania niczego innego. Stocznia w znacznym stopniu mogła przestawić się z produkcji wojskowej na cywilną i odwrotnie. Przy większej ilości potencjalnych zamawiających, znajdowało się więcej chętnych do podjęcia ryzyka wytwarzania nowych produktów. W efekcie konkurencja była znacznie silniejsza niż w przypadku produkcji artylerii, tym bardziej, że admiralicia nie zrezygnowała z utrzymywania stoczni państwowych, w których też budowano pancerniki (choć otrzymywały one uzbrojenie i opancerze-

nie wyprodukowane w prywatnych zakładach).

W dziedzinie produkcji kadłuba czy siłowni było tylu graczy na rynku, że nie raz składano oferty z ceną która z definicji zapewniała stratę. Kilka firm dzięki temu upadło, gdyż zamawiający nie miał najmniejszej ochoty dokładać do kwoty przewidzianej kontraktem. Zapewniano jedynie odpowiednie klauzule przejęcia okrętu, jeśli firma w której jednostka powstawała, upadłaby zanim gotowy produkt zdążono by przekazać odbiorcy.

W tej sytuacji szczególnie uprzywilejowani byli dwaj producenci uzbrojenia. Były to potężne koncerny oferujące nie tylko działa i wieże, ale cały komplet przeróżnych produktów. Artylerii, pancerza, całych jednostek pływających i wielu innych, niekoniecznie militarnych wytworów przemysłu. Producenci ci, mogli oferować budowę kadłubów jednostek ze stratą, gdyż doskonale wiedzieli, że okręty te będą musiały być wyposażone w ich uzbrojenie, na produkcji którego będzie można zarobić tyle, że interes się opłaca. A było o co się bić, gdyż Brytyjczycy niemal zmonopolizowali w tym czasie stale rosnący rynek budowy okrętów na eksport. Kontrakty eksportowe podpisywano z zupełnie innym poziomem zysków niż w przypadku produkcji dla odbiorcy rodzimego, a nie miał co liczyć na takie zamówienie ktoś, kto nie produkował dla Royal Navy.

Prawdziwym „eldorado” dla producentów artylerii okazała się rewolucja jaką przyniósł *Dreadnought*. O ile brytyjski predrednot przenosił dwie wieże artylerii ciężkiej, a odpowiadający mu krążownik pancerny nic, to pierwsze drednoty miały na swoich pokła-

dach pięć wież, a krążowniki liniowe cztery. Innymi słowy jeden nowy pancernik, dla producenta ciężkiej artylerii „ważył” tyle co dwa i pół starego, a krążownik liniowy tyle co dwa stare pancerniki. Jakby tego było mało, początkowo drednoty budowano w ilościach niemal hurtowych.

Powstanie Coventry Ordnance Works

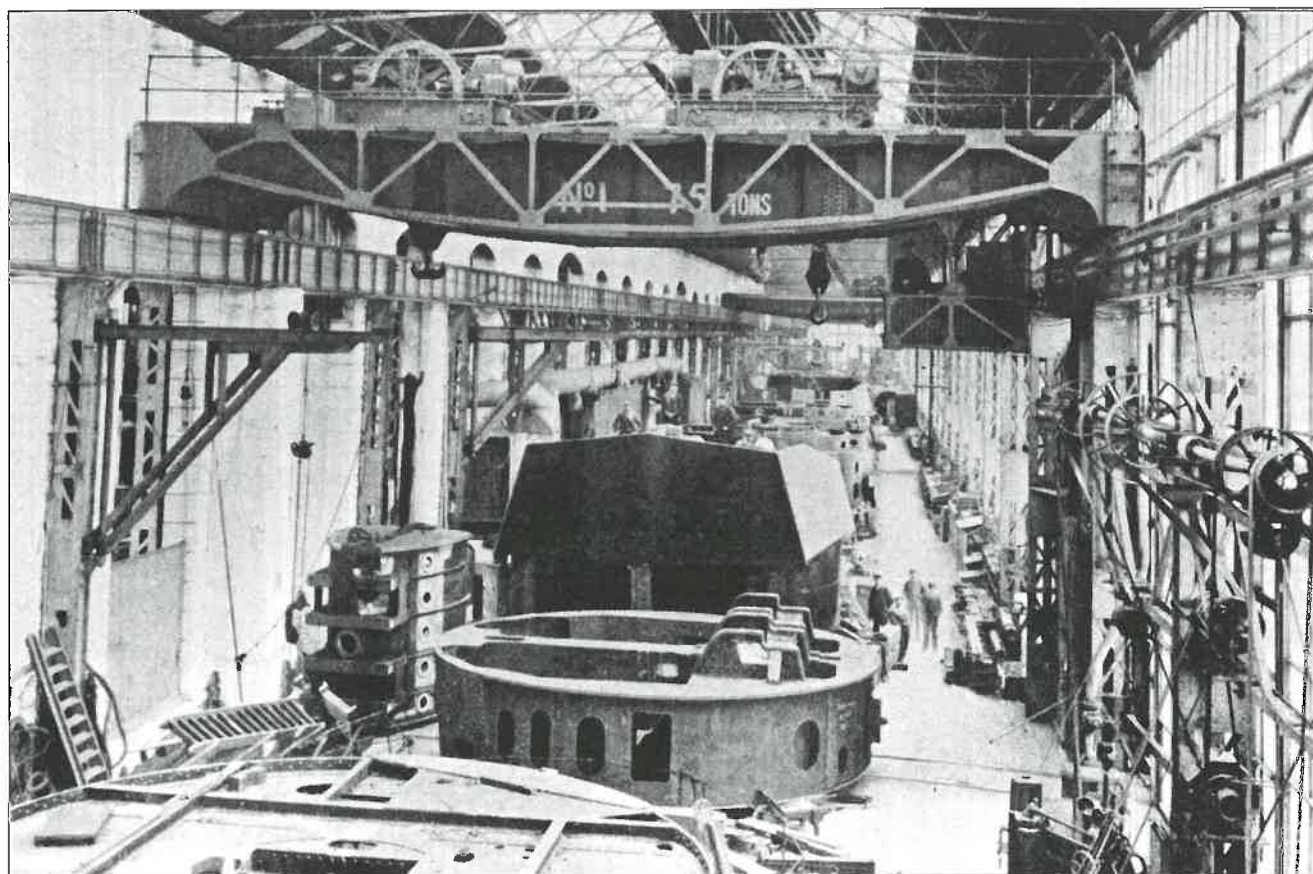
Zdając sobie sprawę z tego stanu rzeczy, i chcąc wziąć udział w „bajecznych zyskach”, trzy firmy: Cammell Laird, Fairfield Shipbuilding and Engineering i John Brown postanowiły złamać duopol Armstrong/Vickers i założyć firmę wytwarzającą ciężkie uzbrojenie. W 1905 roku założono Coventry Ordnance Works (COW), jak się miało w przyszłości okazać, bardzo ważną dla *Vanguarda*. W rejonie miasta Coventry założono fabrykę przystosowaną do produkcji ciężkich dział, natomiast w rejonie Breadmore/Scotstoun fabrykę która mogła budować jednocześnie pięć wież ciężkiej artylerii. Zdolność produkcyjna zakładu nie była oczywiście przypadkiem, gdyż był to „zestaw standardowy” ówczesnego brytyjskiego pancernika.

Tak duże odległości pomiędzy dwoma fabrykami należącymi do tego samego właściciela, z których jedna miała produkować działa a druga wieże dla nich, wbrew pozorom nie był niczym dziwnym. Z całą pewnością powodowało to pewne komplikacje logistyczne, ale zwyczajnie nie było innego wyjścia. Działa mogły być produkowane niemal gdziekolwiek. Gęsta sieć kolejowa pozwalała na ich transport przy użyciu specjalnie przystosowanych do tego wagonów. Wieże, mimo roz-

Produkcja wież dla ciężkich dział

Produkcja wież wymagała ogromnego zaplecza. Wszystkie elementy wieży składano w całość na terenie zakładu, podłączano do zasilania, dopiero po sprawdzeniu poprawności działania, wieże rozbierano i powtórnie składano na okręcie.

By umożliwić tą operację tworzone studnie o średnicy i głębokości kilkunastu czy wręcz kilkudziesięciu metrów, w których można było odtworzyć skturybę uzbrojenia, które później lądowało na okręcie. Oczywiście chodziło o coś więcej niż tylko wykopanie dziury w ziemi i zalanie jej ścian betonem. Całość musiała być wyposażona w odpowiednie instalacje hydrauliczne oraz elektryczne odpowiadające każdej z możliwych wież, a całość musiała być zamontowana na nich kompletnego uzbrojenia, było przykryte hałą wyposażoną w suwnice i wszelki sprzęt pozwalający na składanie i testowanie produktu końcowego. Obok budowano kolejne hale w których powstawały elementy wieży oraz barbet przewidziane do przymocowania na stałe do kadłuba. Całość hal miała nieraz wielkość pozwalającą na zmieszczenie pod dachem pancernika, a osprzęt był tak wyspecjalizowany że do niczego innego poza produkcją ciężkiej artylerii się nie nadawał.



Hala montażu wież armatnich zakładów Vickers w Barrow-in-Furness na początku XX wieku.

Fot. Portsmouth City Library

łożenia na drobne kawałki, były dużo bardziej wymagające dla firm transportowych. Największe ich elementy, których nie można było rozebrać, miały takie rozmiary, że nie było możliwości ich transportu kolejną. Jedyną możliwością był transport wodny. Producent wież dla ciężkich dział musiał mieć lokalizację w pobliżu żeglownej rzeki lub portu morskiego. By cały interes miał sens, w pobliżu musiało być odpowiednie skupisko ludności, by było kogo zatrudnić. Wielka Brytania to nie stalinowska Rosja, więc przymusowe przesiedlenia nie wchodziły w grę, a jeśli fabryka zbudowana „na pustkowiu” miałaby mieć jakąś siłę roboczą, to trzeba by zaoferować robotnikom odpowiednio wysokie pensje, by chciało im się przesiedlić w jej pobliże. Wysokie pensje oznaczały jednak ruinę finansową, co z definicji nie miało sensu. Dla odmiany miejsca spełniające wymagania dogodnego położenia dla producenta ciężkich wież, zwykle były już obsadzone różnymi stoczniami czy innymi producentami ciężkiego sprzętu wymagającego transportu wodnego. Możliwość ograniczenia wielkości fabryki do wytwarzania tylko tych ele-

mentów, które musiały być produkowane na miejscu, istotnie wpływała na rentowność przedsięwzięcia. Taniej było wybudować drugą część kompleksu gdzie indziej i po prostu przewozić kolejną podzespół pomiędzy nimi.

Bliskość kopalń węgla, hut i innych stalowni też była mile widziana. W końcu była to inwestycja nastawiona na zysk. Ograniczenie kosztów transportu było mile widziane.

Jak nie trudno było przewidzieć, budowa infrastruktury to tylko połowa sukcesu. Do kompletu potrzebne było jeszcze zdobycie zamówienia, do tego na odpowiednim poziomie cen. Okazało się to nie takie proste. Zamawiający doskonale wiedział, że wytworzenie tak skomplikowanej maszyneryi jak wieża artylerii głównej, nie jest prostą sprawą dla firmy która nie ma odpowiedniego doświadczenia. Próby wytworzenia nawet stosunkowo lekkich, bo 234 mm dział i wież dla krążowników typu „Powerful”, w państwowych zakładach nie mających odpowiedniego doświadczenia, okazały się porażką, mimo że zakłady te od lat wytwarzały lepsze uzbrojenie, a dawniej

produkowały również ciężką artylerię. Nic nie wskazywało, by nowy, prywatny co prawda, ale nie mający żadnego doświadczenia dostawca, miał się wywiązać z zadania lepiej. Zwłaszcza, że szczegóły projektu wieży spadały na jej producenta, a duopolisci nie byli specjalnie zainteresowani we wspieraniu rozwoju zakładu, który miał stanowić dla nich konkurencję. By uzyskać jakiegokolwiek zamówienie, zdecydowano w COW na podpisanie kontraktu na produkcję kompletu uzbrojenia dla jednego z pierwszych superdrednotów na świecie: pancernika *Conqueror*, za cenę która nie miała najmniejszej szansy pokryć kosztów ich wytworzenia, o zwrocie choćby części inwestycji w budowę zakładu nie wspominając. Decyzja o przyznaniu zamówienia dla nowego zakładu była o tyle łatwiejsza, że tak czy inaczej trzeba było opracować nowe wieże pod nowe działa, w które miały być wyposażone nowe pancerniki. Realizacja zamówienia okazała się dla COW tak trudna, jak zamawiający przewidywał. Producent załapał ponad rok opóźnienia, ale duopol został złamany. Fabryka zaczęła zdobywać kolejne zamówienia,

niemniej aż do wybuchu I Wojny Światowej przynosiła ciągle straty.

Pierwsza Wojna Światowa i pierwszy program powojenny

Czas wojny przyniósł tyle zamówień, że zakłady COW wreszcie zaczęły przynosić pewien zysk. Zbudowano w nich między innymi osiem wież z działami 381 mm, w tym jedną dla „wielkiego krążownika lekkiego” *Courageous*, która ćwierć wieku później znalazła się na samej rufie *Vanguarda*. Drugą z wież dla tego okrętu – przyszłą wieżę X, *Vanguarda* zbudowano w zakładach Armstronga. Obydwie wieże *Gloriosusa* – przyszłe wieże A i B „ostatniego krążownika liniowego świata” powstały w zakładach Vickersa.

Po zakończeniu działań wojennych, jeszcze przed rozpoczęciem jakichkolwiek rozmów mających na celu ograniczenie zbrojeń morskich, właściciele zakładu postanowili czym prędzej zamknąć dział dotyczący ciężkiej artylerii, studnie zaślepić a hale wykorzystać do produkcji cywilnej. Jak się miało okazać, decyzja była jak najbardziej słuszna, gdyż zgodnie z przewidywaniem zamówienia wojskowe gwałtownie się skurczyły, a wydajność zakładów Vickersa i Armstronga była wystarczająca by pokryć wszelkie realne zapotrzebowanie. Dość wspomnieć że w 1921 roku zamówiono cztery krążowniki liniowe typu „G3”. Każdy z nich miał przenosić trzy trzylufowe wieże z działami 406 mm. Jakby

tego było mało, admiralicja postanowiła równolegle z nimi wyprodukować trzy wieże zapasowe. Dawało to łącznie 15 wież do budowy jednocześnie z okrętami, a planowano rok później zamówić kolejne cztery ciężkie okręty tym razem z trzylufowymi wieżami 457 mm i nikt nawet się nie zająknął, że wydajność dwóch producentów może być niewystarczająca do zaspokojenia potrzeb.

Zanim prace nad nowymi wielkimi okrętami na dobre się zaczęły, podpisano traktat waszyngtoński, który zakazywał budowy takich jednostek. Mogły powstać jedynie dwa ciężkie okręty – przyszłe *Nelson* i *Rodney*¹. Wszystkie sześć wież dla tych jednostek zbudowały zakłady Armstronga, w których je również zaprojektowano.

Krążownik pancerny i krążownik liniowy

W latach 90-tych XIX wieku wykształciła się kolejna linia rozwoju krążowników przeznaczonych do walki z pancernikami.

Rozwój pancerza, a zwłaszcza wprowadzenie pancerza Kruppa, spowodował, że stało się możliwe obłożenie okrętu relatywnie cienkim pancerzem, ale o odporności pozwalającej na zatrzymanie pocisku artylerii średniej. Okręt z takim pancerzem mógł czuć się w miarę bezpiecznie pod ogniem średnich dział. Najcięższe pociski stanowiły poważne zagrożenie, ale z uwagi na mało liczną ciężką artylerię na pancer-

nikach (zwykle 4 działa), oraz jej niewielką szybkostrzelność, takich trafień miało być niewiele. Ponadto specjalnie ukształtowany pancerz oraz odpowiedni podział wewnętrzny kadłuba, miał zabezpieczyć jednostkę przed unieruchomieniem czy zniszczeniem przez pojedyncze trafienia. W momencie gdyby zaczęło się robić niebezpiecznie, taki szybki okręt miał się oddalić od silniejszego przeciwnika.

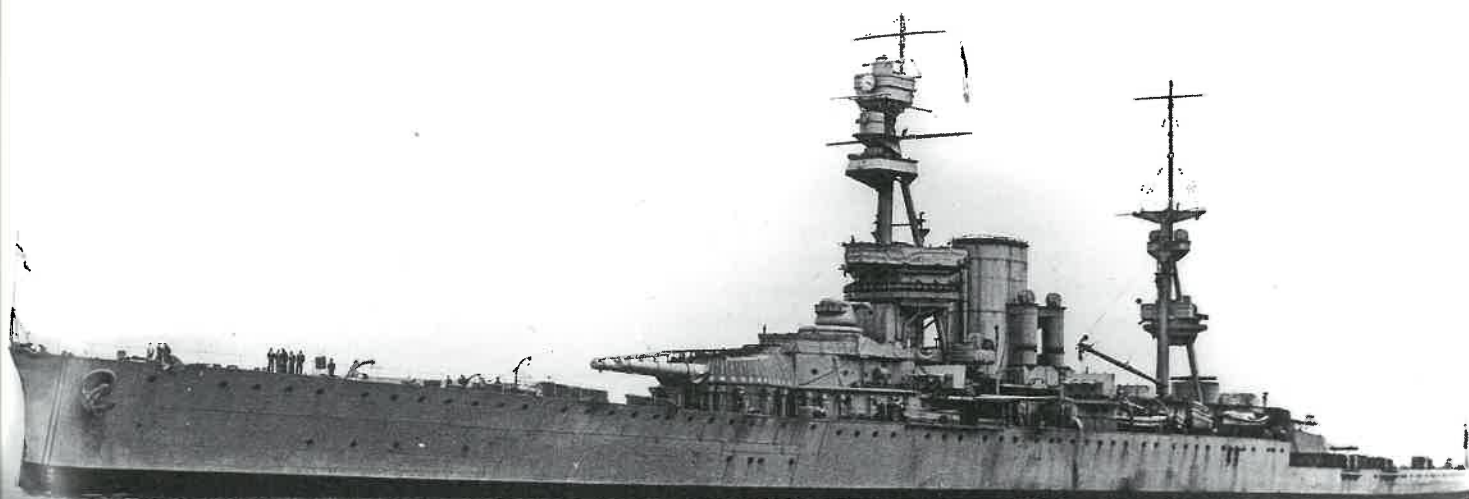
Rozwój artylerii dla odmiany spowodował, że krążownik mógł otrzymać działa, które mogły poważnie zaszkodzić pancernikowi. W żadnym wypadku nie chodziło o zadawanie śmiertelnych ciosów. Na to nowoczesne pancerniki były zbyt silnie opancerzone (choć w przypadku niektórych starszych, można było takich trafień oczekiwać). Duży krążownik miał mieć działa pozwalające na niszczenia artylerii średniej pancerników, ich nadbudówek czy słabiej opancerzonych miejsc. Owszem całkowite obezwładnienie przeciwnika nie wchodziło w grę (choć zdarzali się tacy co i na to liczyli), ale ciosy miały być na tyle poważne, by nie można było ich zlekceważyć.

Oczywiście nie chodziło o starcia 1:1 krążowników pancernych z pancernikami. Wówczas nie myślano takimi kategoriami. Miały walczyć całe zespoły, w skład których wchodziły pancerniki i krążowniki. Znowu nie chodziło o umieszczanie krążowników

1. O tych jednostkach można przeczytać w nr 131-134 „Okrętów Wojennych”.

„Wielki krążownik lekki” *Glorious* w ujęciu z 1918 roku.

Fot. zbioru Richarda Osborna



przemieszanych w jednej linii z pancernikami. Duże krążowniki, zwane pancernymi, miały stanowić szybkie skrzydło floty i wspomagać flotę liniową. Ich artyleria miała być na tyle silna, że jednostki te nie mogły zostać zignorowane przez przeciwnika. A jak ten przeniósłby część ognia na krążowniki to automatycznie ułatwiałoby to życie własnym pancernikom. Jeśli nie przeniósłby ognia, to krążowniki były wystarczająco uzbrojone by przekonać przeciwnika, że lekceważenie ich nie jest najlepszym pomysłem.

Poza tym duże krążowniki miały zwalczać mniejsze jednostki wszelkiej maści. Prowadzić rozpoznanie, uniemożliwiać rozpoznanie przeciwnikowi, grasować na liniach komunikacyjnych, oraz chronić przed takimi grasującymi okrętami itd.

Gdy podjęto decyzję o budowie monokalibrowego pancernika uzbrojonego wyłącznie w najcięższe działa i lekką artylerię do samoobrony przed torpedowcami (słynny *Dreadnought*), podobną rewolucję przeszedł krążownik pancerny. Z tym, że o ile w czasach predrednotów, krążowniki miały artylerię główną mniejszego kalibru niż odpowiadające im pancerniki², to w czasach dreadnotów kalibry te się zrównały. Montowano ich jedynie mniej niż na pancerniku. Funkcje pozostawały w zasadzie te same, choć nowe jednostki były do nich o wiele lepiej przygotowane. Do tego miały spore szanse na zniszczenie w boju 1:1 niektórych pancerników, które istniały w czasie gdy rozpoczynano budowę nowych wielkich krążowników pancernych.

Zgodnie z brytyjską koncepcją, ścieranie się z pancernikami przeciwnika nie było jedyną, ani nawet główną funkcją nowych jednostek. Miały to być okręty uniwersalne, zapewniające osłonę szlaków handlowych, niszczące rajdery przeciwnika, czy wszelką „drobnicę”, jaka by się nawinęła. Jedynie w razie wyższej konieczności miały walczyć z pancernikami, a znacząco większa od przeciwnika prędkość miała pozwolić im na dyktowanie warunków walki lub ucieczkę, jeśli sprawy zaczęłyby przybierać niekorzystny obrót. Wielka prędkość możliwa do utrzymania przez wiele godzin, miała zapewnić odpowiednią mobilność i zdolność przemieszczania się na od-

dalone akweny w tempie iście ekspresowym. Dla decydentów równie ważna jak prędkość chwilowa, a może nawet ważniejsza, była prędkość stała możliwa do utrzymania przez wiele dni. Dzięki temu jednostki mogły pojawić w dowolnym miejscu świata w tempie, które nie pozwalało przeciwnikowi na podjęcie środków zaradczych.

Pierwsze okręty tej klasy budowane dla Royal Navy miały znacząco słabsze opancerzenie od odpowiadających im pancerników. Były to jednostki z pancernem i prędkością starszego dużego krążownika pancernego, ale z artylerią pancernika. Kolejne jednostki miały już lepsze zabezpieczenie przed wrogimi pociskami, ale wciąż było ono znacząco słabsze od budowanych równolegle pancerników. Zaczęto też je klasyfikować jako krążowniki liniowe.

W jakiś czas po bitwie jutlandzkiej, w której wyleciały w powietrze trzy takie okręty, nastąpiła zmiana podejścia do opancerzenia jednostek. Nie nastąpiło to natychmiast, gdyż wiele dowodów wskazywało, że przyczyną zagłady brytyjskich jednostek nie była słaba konstrukcja czy cienki pancerz, ale samobójcze procedury obchodzenia się z ładunkami miotającymi. Wnioski te jednak obciążały głównodowodzących, którzy mieli duże możliwości nacisku. Projektanci nie mieli takich wpływów, w związku z czym zwrócono się, przynajmniej oficjalnie, ku tezie, że przyczyną był słaby pancerz i nowe ciężkie okręty muszą mieć solidniejsze płyty osłaniające jednostkę.

W efekcie żądano, by krążowniki liniowe miały to samo opancerzenie co pancerniki. Ta sama artyleria była niemal oczywistością. Większa prędkość miała zostać osiągnięta poprzez zwiększenie rozmiarów, a co za tym idzie również kosztów, jednostek. Innymi słowy miał powstać taki „lepszy pancernik”. „Lepszy”, bo „szybszy”.

Ich funkcja specjalnie się nie zmieniła, co najwyżej zmieniono akcenty. Zmieniła się koncepcja ich budowy. W pewnym momencie ciężkie okręty o prędkości znacząco większej niż reszta floty liniowej zaczęto w Royal Navy nazywać krążownikami liniowymi, niezależnie od poziomu ich opancerzenia. Jednostki wolniejsze pozostały pancernikami. Pancerniki były przewidziane do walki w dużych zespołach. Były to siły główne, mające

zniszczyć przeciwnika. Krążowniki liniowe, miały stanowić szybkie skrzydło floty, oraz pełnić wiele innych ważnych funkcji, do których predysponowała je prędkość, ale z racji wielkości i kosztów jakie ponoszono na ich budowę i utrzymanie, nie mogły powstać w ogromnych ilościach. W razie potrzeby krążownik liniowy mógł znaleźć się nawet w jednej linii z pancernikami, choć było to marnowanie jego możliwości.

Zgodnie z tą nomenklaturą, np. amerykańskie jednostki typu „South Dakota” z okresu II Wojny Światowej byłyby traktowane jako pancerniki, gdyż osiągały „standardową” prędkość floty liniowej i miały działać w dużych zespołach. Dla odmiany jednostki typu „Iowa” byłyby klasyfikowane jako krążowniki liniowe z racji znacząco większej prędkości oraz przewidywanych nieco innych zadań, mimo że nie zmniejszono im osłony pancernej, ani uzbrojenia względem poprzedników.

Zapaść okresu między wojennego

Po wejściu w życie postanowień traktatu Waszyngtońskiego nastąpiło to co od początku przewidywali jego krytycy. Brytyjczy prywatni producenci ciężkiego uzbrojenia i pancerza zaczęli popadać coraz większe kłopoty finansowe. Stocznie mogły przestawić się na produkcję cywilną i robiły to, choć nie zawsze z sukcesem. Momentami bezrobocie w tej branży przekraczało 60%. Producent ciężkich dział i wież, zanim przestawiłby się na produkcję czegoś innego, musiał najpierw wyczyścić hale z całego sprzętu, przy czym znaczna jego część była indywidualną produkcją jednostkową. W przypadku jego likwidacji, nie można było kupić na runku gotowych obrabiarek. Urządzenia te musiały zostać wytworzone na zamówienie. W przypadku likwidacji zakładu, przywrócenie go do pełnej sprawności musiało potrwać i kosztować. Podobnie sprawa wyglądała z załogą. Wymagano wielu specjalistów o bardzo wąskiej specjalizacji ze wszystkimi tego konsekwencjami. Utrata ich powodowała później kłopoty z rekrutacją. Na rynku pracy nie było wie-

2. Japońskie jednostki typów „Kurama” i „Tsukuba” niewiele w tej kwestii zmieniają. Nie dość, że były wyjątkiem od reguły, to jeszcze weszły do służby po pierwszych brytyjskich krążownikach z czasem zwanych liniowymi.

lu specjalistów w tej dziedzinie. Po upadku tej gałęzi przemysłu, trudno było o jego szybką odbudowę.

W 1927 roku Armstrong popadł w takie kłopoty finansowe, że został praktycznie przejęty przez Vickersa. Powstał wtedy koncern Vickers-Armstrong. Mimo dotacji rządowych, zdolność produkcyjna zakładów ciągle spadała. Początkowo wydawało się, że nie jest to wielki problem. W końcu w latach 20-tych wielkich napięć międzynarodowych nie było. Na początku lat 30-tych bardziej martwiono się jak wydobyc państwa z wielkiego kryzysu a nie rozpoczynać zbrojenia na wielką skalę. Sytuacja gwałtownie zmieniła się w drugiej połowie lat 30-tych.

Początek lat 30-tych

Zgodnie z Traktatem Waszyngtońskim na początku lat 30-tych można było przystąpić do stopniowej wymiany starych pancerników na nowe. Brytyjczycy, podobnie jak i inne marynarki, skłaniali się ku budowie „klasycznych” pancerników o prędkości w graniach 23 węzłów. Okręty silnie opancerzone i uzbrojone miały mieć prędkość dostosowaną do istniejącej floty liniowej i walczyć w jej szeregach.

Wielki kryzys bardzo pomógł w podpisaniu w Londynie kolejnego traktatu przedłużającego do końca 1936 roku okres, w którym nie wolno było rozpoczynać nowych ciężkich okrętów, także plany te pozostały na papierze. Spowodowały jednak dalszą zapaść brytyjskiego przemysłu zbrojeniowego.

Nowe ciężkie okręty

Połowa lat 30-tych zaowocowała gwałtownym wzrostem napięcia międzynarodowego. Widząc co się dzieje, brytyjska admiralicja naciskała na możliwie szybkie rozpoczęcie budowy nowych okrętów wszelkiej maści, w tym tych najcięższych. By uniknąć opóźnień, do prac koncepcyjnych przystąpiono jeszcze w trakcie trwania traktatu londyńskiego. Początkowo skłaniano się ku pancernikowi o prędkości w graniach 23 węzłów. Niestety niemieckie jednostki typu „Deutschland” spowodowały o wiele większe zamieszanie w budownictwie okrętowym, niż na to zasługiwały. Te wolne, aczkolwiek niezwykle silnie uzbrojone krążowniki, wzbudziły spory niepokój we Francji. Francuzi nie mieli żad-

nego okrętu, który mógłby je zmusić do walki i pokonać. Istniejące francuskie pancerniki były na to zbyt wolne a krążowniki za słabe. Rozpoczęto więc budowę przeciwwagi dla nich w postaci jednostki *Dunkerque*. Dwa lata później rozpoczęto nieco lepiej opancerzonego jej półbratniaka *Strasbourg*. Odpowiedzią włoską, była budowa dwóch jednostek typu „Littorio”. Niemcy, po porównaniu planów czwartej i piątej jednostki „ulepszono” typu „Deutschland” z „Dunkierkami”, czym prędzej skasowali rozpoczęte kadłuby i rozpoczęli budowę znacznie większych jednostek typu „Scharnhorst”, które miały mieć szanse w starciu z francuskimi odpowiednikami.

To z kolei dało Francji pretekst do rozpoczęcia jeszcze większych okrętów typu „Richelieu”, a Niemcom typu „Bismarck”.

Wszystkie te okręty rozpoczęto w trakcie trwania traktatu Londyńskiego. W przeciwieństwie do Brytyjczyków, tamte państwa miały do tego prawo bez łamania postanowień traktatów. Wszystkie te jednostki miały być szybkie. W zależności od typu miały osiągać 29 do 32 węzłów.

Brytyjczycy chcąc, nie chcąc musieli odpowiedzieć budową analogicznych okrętów, choć bardzo im to nie pasowało. Byli przekonani, że Japonia rozpocznie budowę „zwykłych” pancerników. Przy obowiązujących ograniczeniach co do wielkości, zmniejszenie prędkości dawało możliwość zbudowania lepiej opancerzonej i/lub uzbrojonej jednostki. Szacowano, że do walki z Japonią właśnie takie okręty będą potrzebne. Dla odmiany w Europie niezbędne były szybkie jednostki, nazywane niejako z przyzwyczajenia „krążownikami liniowymi”. Na opracowanie równolegle projektu i budowę dwóch typów, Wielkiej Brytanii nie było stać. Trzeba było wybrać co jest ważniejsze. Wybrano europejski teatr działań ze względów dość oczywistych. Upadek „wysp macierzystych” oznaczał całkowitą klęskę. Z rejonu Pacyfiku można było się czasowo wycofać i liczyć na powrót po odbudowie sił.

Od tej pory rozważano jedynie jednostki o prędkości co najmniej 27 węzłów. W ten sposób powstało pięć „krążowników liniowych” typu „King George V”. Wkrótce zresztą zaczęto je nazywać pancernikami.

Intensywne zbrojenia końca lat 30-tych

Po wycofaniu się Japonii z konferencji rozbrojeniowych, oraz coraz bardziej zaogniającej się polityce prowadzonej przez Niemcy, Brytyjczycy rozbudowywali Royal Navy w takim tempie na ile pozwalała wydajność przemysłu. W dziedzinie pancerników nie można było rozpocząć budowy nowych jednostek przed 1 stycznia 1937 roku z uwagi na postanowienia traktatowe. Zgodnie z zapisami Drugiego Traktatu Londyńskiego, nowe pancerniki miały być uzbrojone w działa kalibru maksymalnie 356 mm. Istniała klauzula pozwalająca na uzbrajanie jednostek w cięższą artylerię, jeśli Japonia nie zaakceptuje traktatu do kwietnia 1937 roku. Tu jednak pojawił się pewien problem. Opracowanie ciężkich dział i wież wymagało czasu. Jeśli budowa jednostek miała się nie opóźniać, artylerię dla nich trzeba było zamówić ponad rok przed położeniem stępki, a więc w jeszcze przed podpisaniem drugiego traktatu londyńskiego! Spodziewano się jednak, że ograniczenie co do kalibru artylerii głównej zostanie wprowadzone, dostosowano więc plany nowych jednostek do potrzeb traktatu, który dopiero był negocjowany i nikt na dobrą sprawę nie wiedział czy uda się doprowadzić do jego ratyfikacji. Admiralicja była tak zdeterminowana by rozpocząć budowę okrętów tak szybko jak się da, że zdecydowano się na uzbrojenie ich w działa kalibru jedynie 356 mm, byle tylko maksymalnie przyspieszyć budowę, mimo że było wiadomo iż Francja, Niemcy i Włochy budują okręty z cięższą artylerią główną, a nikt nie mógł zagwarantować czy pozostałe państwa na ograniczenie artylerii do tej wielkości się zgodzą. Decydenci wyszli z założenia, że lepiej jest mieć na czas okręt z takimi czy innymi wadami, niż nie mieć doskonałego.

Niestety redukcja mocy produkcyjnych okresu międzywojennego spowodowała, że nie można było rozpocząć budowy wielu pancerników ani kilku rodzajów ciężkiego uzbrojenia jednocześnie. Czynnikiem limitującym okazała się wydolność zakładów produkujących artylerię główną, w następnej kolejności producentów pancerza. Pochylni na których można było wytwarzać ciężkie okręty było sporo, po-

dobnie jak producentów siłowni. Cóż z tego, skoro „nadliczbowe” jednostki nie mogły być ukończone, gdyż musiałyby czekać na uzbrojenie czy pancerz. W efekcie w 1937 roku rozpoczęto budowę pięciu okrętów typu „King George V”, choć potrzeby były większe. Co prawda stępki pod wszystkie położono w tym samym roku, ale były to zamówienia z dwóch lat budżetowych i od razu zakładano, że ostatnie jednostki będą budowane dłużej niż pierwsze.

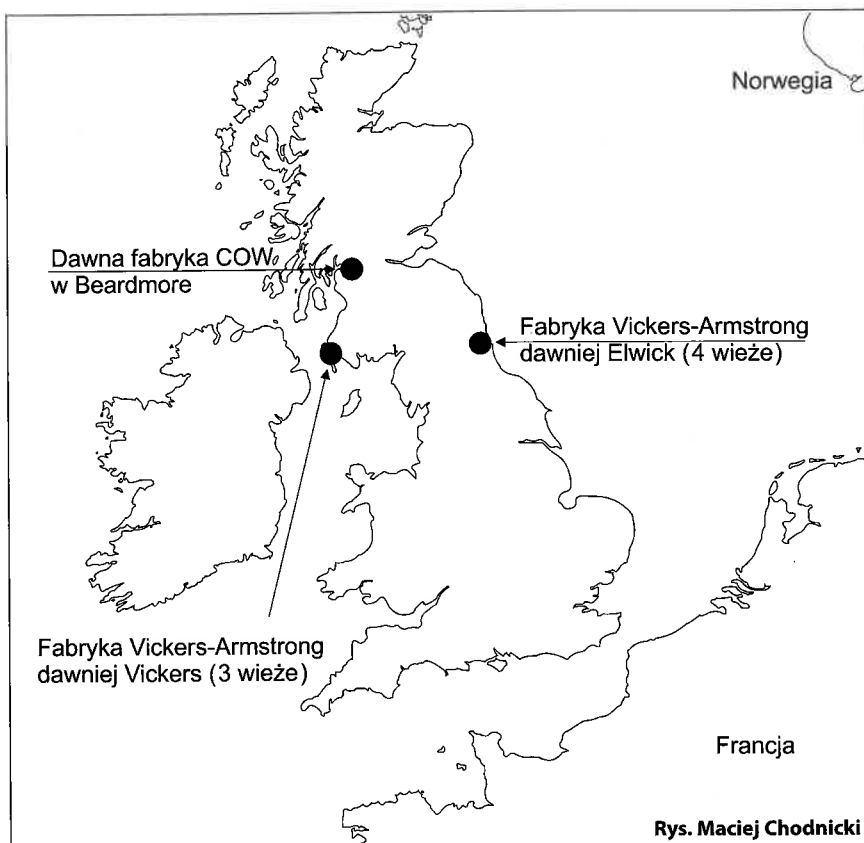
Warto przy tym zaznaczyć brytyjski sposób finansowania pokojowej budowy okrętów. Jednostki były opłacane z budżetu jednego roku, nawet jeśli budowa miała trwać dłużej. Po prostu blokowano odpowiednią sumę pieniędzy na okres powstawania jednostki. Przy czym kontrakty z firmami prywatnymi podpisywano ze stałą ceną, ryzyko inflacyjne brał na siebie wykonawca. Co prawda uniemożliwiałoby to gwałtowne rozpoczęcie wielu jednostek, gdyż trzeba było mieć środki na ich dokończenie, ale unikano sytuacji w której budowę rozpoczętych „na gwałt” kadłubów trzeba było zarzucić, bo pieniędzy wystarczyło tylko na kilka miesięcy prac.

Równoległe z budową nowych okrętów rozpoczęto program modernizacji starszych. Niestety nie można było zbyt wiele jednostek naraz posłać do stoczni, gdyż rosnące napięcie międzynarodowe powodowało, że Admiralicja wymagała dostępności możliwie największej ilości pancerników w służbie. Po prostu można było wycofać na długotrwały remont maksymalnie 2-3 jednostki. Nie więcej. Przynajmniej do czasu ukończenia nowych okrętów.

Problem z dostępnością pancerza został chwilowo zażegnany importem. Udało się podpisać kontrakt na dostawę pancerza z Czechosłowacji. Problem ciężkiej artylerii był nie do rozwiązania, przynajmniej w krótkim czasie. Import nie wchodził w grę, gdyż nie było chętnych do sprzedaży, a ewentualna rozbudowa własnych zakładów musiała potrwać.

Ograniczenia możliwości budowy ciężkich okrętów

Na przełomie 1937 i 1938 roku, przeprowadzono analizę możliwości produkcyjnych. Admiralicja chciała możliwie szybkiego wprowadzania



Rys. Maciej Chodnicki

do służby kolejnych jednostek i chciało poznać ograniczenia co do maksymalnego tempa budowy. Czynnikiem limitującym budowę najcięższych okrętów była wydolność zakładów wytwarzających ciężkie wieże. Można było je wytwarzać w dwóch fabrykach koncernu Vickers-Armstrong. Trzy wieże mogły być wytwarzane w Barrow: dawnych zakładach Vickersa. Cztery w dawnych zakładach Armstronga zlokalizowanych w Elswick. Oznaczało to możliwość budowy siedmiu wież jednocześnie. Z uwagi na czas realizacji, można było rozpocząć budowę dwóch pancerników z trzema takimi wieżami rok w rok, oraz raz na trzy lata trzeciego. Było to stanowczo za mało, jak na potrzeby brytyjskie, zwłaszcza że planowano kontynuowanie modernizacji starych okrętów, które wymagały prac nad wieżami artylerii głównej, które trzeba było gdzieś przeprowadzić.

Produkcja ciężkich dział wyglądała nieco lepiej. Można było wytwarzać 22 działa rocznie. Przewidywano, że po rozpoczęciu produkcji w Beardmore (dawne zakłady COW), będzie można wytwarzać 26 dział tego kalibru rocznie, co pozwalało na wytworzenie kompletu luf dla 7 wież, oraz pewnego zapasu.

Wciąż jednak było to za mało. Przy istniejącym przemyśle nie było jednak możliwości gwałtownej rozbudowy sił morskich, niezależnie od dostępności środków finansowych. Konieczne było zwiększenie mocy produkcyjnych.

Rozbudowa zakładów nie była taka prosta ani oczywista. Ciężkie działa można było produkować w zasadzie gdziekolwiek. Gęsta sieć kolejowa zapewniała możliwość transportu. Wieże nadal trzeba było wytwarzać w miejscu o ściśle określonych wymaganiach, które specjalnie od początków COW się nie zmieniły. Zbudowanie fabryki od zera w szczerym polu nie miało większego sensu. Rozbudowa zakładów w Barrow nie miała szans na komercyjny sukces z uwagi na przewidywany brak siły roboczej. Dawne zakłady Armstronga w Elswick można było rozbudować, ale było to źle widziane. Po takiej rozbudowie 2/3 zdolności produkcyjnych ciężkich wież w Wielkiej Brytanii zlokalizowane byłoby w jednym miejscu na wschodnim wybrzeżu. Taka koncentracja przemysłu o znaczeniu strategicznym nie była mile widziana przez decydentów. Alternatywą pozostawała odbudowa dawnych zakładów COW. Sprawa o tyle łatwiejsza, że hale nadal stały.

Pozostawała kwestia odbudowy reszty infrastruktury. Ostatecznie postanowiono wybudować kompletnie nowy zakład w pobliżu starego, który zapewniłby możliwość wytwarzania trzech wież jednocześnie. Przewidywano pewne problemy z zatrudnieniem. W okresie „rozruchowym”, pracowników miał dostarczyć Vickers, ale docelowo spodziewano się, że nie powinno być problemu z ludźmi zdolnymi do pracy. W końcu w pobliżu znajdowało się całkiem spore miasto.

Budowa zakładów musiała potrwać. Przewidywano, że stworzenie fabryki, która będzie mogła produkować komplet dział i wież dla jednego pancernika rocznie (co pozwoli na rozpoczęcie budowy trzech pancerników rok w rok) zajmie około 2 lat, a kolejne pół roku do roku będzie potrzebne na doprowadzenie jej do stanu pełnej sprawności i rozpoczęcia produkcji z pełną wydajnością. Gdyby decyzję o budowie zakładu podjęto natychmiast, to mogłaby zostać ukończona na przełomie lat 1940/41, a realnie produkować w połowie 1941. Oznaczało to, że w ramach programu 1940 (piąta i szósta jednostka typu „Lion”), nie będzie sensu rozpoczynania budowy trzeciego pancernika, gdyż tak czy inaczej zabrakłoby dla niego artylerii.

Rozwiązaniem miało być zastosowanie starych wież. Przed zamontowaniem na okręcie miały zostać zmodernizowane. Tu pojawiał się problem. Zakłady w Barrow i Elswick były w pełni obciążone budową nowej artylerii. Rozwiązaniem miało być przywrócenie do działania czterech z pięciu dawnych studni zakładów COW w rejonie Beardmore/Scotstown. Przy czym miało to być działanie tymczasowe. W tym rejonie miały powstać nowoczesne fabryki z najnowszym oprzyrządowaniem, przystosowane od budowy najnowszego uzbrojenia. Do czasu ich wdrożenia, dawne zakłady COW miały zapewnić możliwość modernizacji starych wież. Dawało to możliwość rozpoczęcia budowy trzeciego pancernika programu 1940, tyle że z artylerią z czasów I Wojny Światowej. Gdyby zaszła taka potrzeba, to możliwe było modernizowanie kolejnych wież demontowanych z pancerników wycofywanych ze służby, co umożliwiałoby budowę kolejnych jednostek ze starą artylerią, bez zakłóca-

nia programu budowy okrętów szesnastocalowych.

Kolejnym czynnikiem limitującym budowę ciężkich okrętów, była wydajność producentów pancerza. W tym czasie można było wytworzyć około 50-55 tys ton stali pancernej rocznie. Przy niewielkich zmianach można było zwiększyć produkcję do 60 tys, ale to było wciąż mało. Trzy pancerniki rocznie potrzebowały 48-50 tys ton, albo więcej, a nie były to jedyne jednostki we flocie wymagające solidnej stali do ochrony biernej. W tym samym czasie budowano również lotniskowce z pancernym pokładem lotniczym, oraz duże ilości krążowników, które również pancerza potrzebowały. Rozwiązaniem tymczasowym mogło być kupienie pancerza za granicą, ale pojawił się pewien problem z jego dostawą. O ile kilka lat wcześniej udało się podpisać kontrakt z czeską Škodą, to pod koniec lat 30-tych nie było już więcej chętnych do sprzedaży pancerza do Wielkiej Brytanii. Wszystkie istniejące zakłady, które mogły by ten pancerz dostarczyć, pracowały na zamówienia lokalne i nieraz nie były w stanie sprostać rodzimym zamówieniom, tak intensywny był wówczas wyścig zbrojeń. Problem dodatkowo się komplikował, gdyż stare, zdeponowane z „wielkich krążowników lekkich” wieże, jeśli miałyby zostać wykorzystane na nowym okręcie, miały otrzymać zupełnie nowe opancerzenie, znacznie grubsze i wykonane z nowoczesnych materiałów. Wbrew pozorom nie były to ilości banalne. Komplet płyt dla wież pancernika ważył więcej niż cały pancerz niejednego krążownika...

Presja na możliwie szybką budowę nowych jednostek była jednak ogromna. Przeprowadzone analizy tempa rozbudowy floty niemieckiej i japońskiej były alarmujące. Z analiz wynikało, że w latach 1942-43 wrogowie imperium będą mieli znaczną przewagę liczebną w ciężkich okrętach.

Sprawa zwiększenia tempa budowy była tak krytyczna, że poważnie zastanawiano się nad zaleceniem nieobrabiania brzegów płyt pancernych dla nowych pancerników. Przeprowadzona analiza wykazała, że wydajność maszyn zaokrąglających brzegi pancerza jest mniejsza od wydajności reszty stali. Rezygnacja z zaokrąglania kantów dawała możliwości zwiększenia

produkcji płyt. Problem nie był banalny. Przed I Wojną Światową w Wielkiej Brytanii nie zaokrąglano brzegów płyt pancernych. Płyty nie były również łączone pomiędzy sobą, jedynie wsparte od tyłu przez odpowiednią strukturę, ale każda z płyt była niezależna. W efekcie zdarzało się, że po uderzeniu wrogiego pocisku, płyta która nie została przebita, przemieszczała się, bo struktura podtrzymująca ją nie była wystarczająco wytrzymała. Ostre krawędzie płyt potrafiły przeciąć poszycie kadłuba niczym gilotyna. Powstałe w ten sposób zniszczenia były znacznie większe niż mogłyby być, gdyby zastosowano zaokrąglenie brzegów i mocowania pomiędzy poszczególnymi płytami. Powstawały przecieki niemożliwe do opanowania. Konieczność takiej obróbki płyt była jednym z wniosków wysnutych po analizie uszkodzeń jakie odniosły jednostki w walce. Decydenci byli nawet gotowi zrezygnować z tych ulepszeń byle tylko dostać więcej okrętów na czas. Na szczęście do tego nie doszło.

W połowie 1939 roku postanowiono o rozbudowie lokalnych zakładów zbrojeniowych, tak by można było rozpocząć naraz budowę trzech pancerników rok w rok. W tym celu przewidziano wydatkowanie około 5,5 miliona funtów (dla porównania koszt pancernika typu „King George V”, obejmujący komplet amunicji oraz samolotów znajdujących się na jego pokładzie, to około 7,4 miliona funtów). Tuż przed wybuchem wojny, w sierpniu 1939 bardzo poważnie podchodzono do kwestii dalszej rozbudowy przemysłu, która miała umożliwić rozpoczęcie czterech pancerników rok w rok. Zanim decyzyja zapadła, Wielka Brytania wypełniając zobowiązania sojusznicze wobec Polski, wypowiedziała wojnę Niemcom 3 września 1939 roku.

Vanguard – pierwsze podejście

Początek koncepcji *Vanguarda* powstał ponad dwa lata wcześniej. W kwietniu 1937 roku, stało się jasne, że Japonia nowego traktatu rozbrojeniowego nie zaakceptuje. Automatycznie pozwalało to na montowanie dział kalibru do 406 mm na nowych pancernikach. Wkrótce maksymalna dopuszczalna wyporność standardowa wzrosła z 35 do 45 tys. ton. Było to zasługą Amerykanów, którzy uważali, że po-

trzebują większych okrętów. Dla nich 45 tys. ton było wielkością minimalną dla nowych pancerników. Postawili sprawę dość jasno, albo Brytyjczycy zgodzą się na takie ograniczenie, albo Amerykanie zrezygnują ze wszelkich ograniczeń. Brytyjczycy się zgodzili, ale dokonali samoograniczenia do 40 tys. ton. Uważali, że budowa „mastodontycznych” okrętów nie ma sensu. Owszem mając do dyspozycji dodatkowe 5 tys. ton, można było pokusić się o jednostkę z 12 działami 406 mm, ale uważali, że mniejszy okręt z 9 takimi działami będzie lepiej się wpisywał w całość floty. Powody były ideologiczne i praktyczne. Do ideologicznych można zaliczyć chęć nie odsyłania w niebyt właśnie budowanych pięciu okrętów typu „King George V”. Do praktycznych chęć zmniejszenia kosztów, oraz możliwość używania możliwie dużej części istniejącej infrastruktury (oraz oczywiście pamiętamy o ograniczeniu co do ilości budowy nowych jednostek. 7 wież to było za mało na uzbrojenie dwóch pancerników dwunastodziałowych). Co ciekawe 15 lat wcześniej Brytyjczycy nie mieli specjalnych oporów przed budową jednostek przekraczających 45 tys. ton, ale w międzyczasie sytuacja się zmieniła.

Gdy w kwietniu 1937 roku stało się jasne, że nikt poza Wielką Brytanią nie będzie budował okrętów z działami 356 mm, czym prędzej przystąpiono do projektowania nowych jednostek, które po czasie zaowocowały projektem pancerników typu „Lion” z 9 działami kalibru 406 mm. Budowę pierwszej pary rozpoczęto tuż przed wybuchem II Wojny Światowej. Żadnego nie udało się ukończyć. W swojej ostatecznej wersji „Liony” były w zasadzie powiększoną wersją typu „King George V” z trzema trzylufowymi wieżami kalibru 406 mm, mocniejszą siłownią zapewniającą nieco większą prędkość maksymalną, oraz o cal grubszym pancerzem burtowym w rejonie siłowni oraz wzmocnionym opancerzeniem artylerii głównej. Podział kadłuba czy sylwetka miały być nader zbliżone do poprzednika, podobnie jak artyleria pomocnicza.

W czasie gdy rozpoczynano prace projektowe nad nowymi okrętami, ktoś wpadł na genialny w swojej prostocie sposób ominięcia najbar-

dziej palącego ograniczenia co do budowy nowych pancerników. W magazynach leżały cztery dwulufowe wieże z działami 381 mm, zdemontowane z „wielkich krążowników lekkich” *Couregaeous* i *Glorious*, podczas ich przebudowy na lotniskowce. Przygotowano szkic jednostki o kadłubie takim jak typ „King George V”, ale z artylerią w postaci czterech starych wież. Szkic był gotowy 6 kwietnia 1937 roku. Zmieszczenie czterech wież w miejscu zajmowanym przez trzy na poprzedniej jednostce, nie było prostym zadaniem. Dla oszczędności miejsca, pomieszczenia przeładownicze wież A oraz Y, sąsiadowały bezpośrednio z pancernymi grodziami poprzecznymi (na KGV były odsunięte od grodzi i osłonięte dodatkowymi osłonami o grubości 51 mm, które miały chronić przed kawałkami pancera, które mogły zostać wyrwane pod wpływem uderzenia wrogich pocisków). Barbety skrajnych wież wystawały po około 1,8 metra (6 stóp) poza cytadelę. Siłownia została przesunięta o 8 metrów (26 stóp) do przodu. Sąsiadujące ze sobą wieże zostały ustawione 0,9 m (3 stopy) bliżej niż na pozostałych pancernikach piętnastocalowych. Wszystko to miało na celu uzyskanie możliwie dużej przestrzeni pomiędzy wieżą B oraz X.

Mimo tych zabiegów odległość pomiędzy wieżami znajdującymi się w superpozycji była o około 3,3 metra (11 stóp) mniejsza niż na *King George V*, co nie pomogło w aranżacji nadbudówek.

Podczas opracowywania wymagań dla poprzedników z działami kalibru 356 mm, początkowo wymagano 6 stanowisk ośmiolufowych „pom-pomów”. Bardzo szybko okazało się, to niemożliwe z powodu ograniczeń ciężarowych, zmniejszono więc ich ilość do czterech. By choć częściowo zrekompensować spadek siły ognia, połowę z nich postanowiono umieścić w płaszczyźnie symetrii okrętu. Z uwagi na ograniczone ilości miejsca, oraz chęć zapewnienia ich użycia w czasie pływania przy podwyższonym stanie morza, jedynym możliwym miejscem montażu okazały się wieże artylerii głównej. Pozostałe dwa stanowiska umieszczono po bokach pierwszego komina. Już w trakcie budowy, po ogłoszeniu klauzuli eska-

lacyjnej, stało się jasne, że nowe jednostki mogą przekraczać założoną wyporność w dowolny sposób, a jedynym ograniczeniem jest zapewnienie odpowiedniej dzielności morskiej, która ulega stopniowej degradacji wraz ze wzrostem masy okrętów. Dodano więc, czy jak kto woli, przywrócono dodatkowe dwa stanowiska, umieszczając je na dachu hangaru w pobliżu już istniejących. Gdy pojawiły się problemy z wydajnością produkcji ośmiolufowych „pom-pomów”, na dachach wież postawiono wyrzutnie niekierowanych rakiet przeciwlotniczych. Była to potrzeba chwili a nie zaplanowane od początku działanie. Wszystko to się działo na etapie projektu a później budowy jednostek, przed wejściem ich do służby.

W przypadku przyszłego *Vanguarda*, na dachach wież B oraz X nie można było zamontować ośmiolufowych pom pomów, w związku z czym przeniesiono je na dach rufowej nadbudówki w rejonie łodzi okrętowych, co dodatkowo utrudniło aranżację przestrzeni, a same stanowiska miały być narażone na podmuch zarówno dział artylerii głównej jak i uniwersalnej.

W kwietniu 1937, gdy opracowywano pierwsze szkice późniejszego *Vanguarda*, poprzednicy typu *King George V* byli na bardzo wczesnym etapie budowy, jeszcze z zaplanowanymi czterema stanowiskami „pom-pomów”, w tym dwoma na dachach wież B oraz Y. Niestety wielolufowe stanowiska pom pomów były bardzo wymagające. Do pełnej sprawności potrzebowały nie tylko dedykowanego wyniesionego dalocelownika, ale również licznych instalacji umieszczonych poniżej. W istniejących wieżach z działami 381 mm najwzyczajniej w świecie nie było jak upchnąć dodatkowych instalacji obsługujących te działka przeciwlotnicze, które miałyby znaleźć się na dachach wież. Był to powód dla których żaden z brytyjskich pancerników piętnastocalowych ośmiolufowych stanowisk pom pomów na dachach wież nie otrzymał. Trzeba było wymyślić inne rozwiązanie. Przeniesiono więc je w rejon składowania łodzi okrętowych. Nie można było ich ustawić na dachu hangaru, jeśli chciano uniknąć martwej strefy w rejonie rufy. Poza wspomnianymi wcześniej kłopotami, zmniejszało to również gęstość ognia,

który można było skierować na jedną burtę. Zamiast trzech stanowisk jak na poprzednikach, na tym okręcie ogień mogły prowadzić tylko dwa ośmiolufowe pom pomy. Nie mogło do budzić entuzjazmu.

Z uwagi na większą masę umieszczonych na rufie wież artylerii głównej, dla poprawnego wytrzymywania przesunięto cytadelę o 3 metry do przodu (10 stóp). Pewne obawy budziła długość wałów napędowych, które musiały przechodzić przez rufowe komory amunicyjne. Wały były dłuższe niż na *King George V*, co nie przypadło projektantom do gustu. Obawiano się zniszczenia i zalania dużej części kadłuba w przypadku uszkodzenia i pozostawienia pracującego wału napędowego.

Podobnie niechętnie spoglądano na aranżację komór amunicyjnych. Wydawało się, że trzeba będzie pozostawić stare rozmieszczenie ładunków miotających nad pociskami. Na nowych okrętach preferowano odwrotne ułożenie. Pociski przeciwpancerne przechowywane były bez zapalników, a w takim stanie, były praktycznie niepodatne na jakieś przypadkowe de-

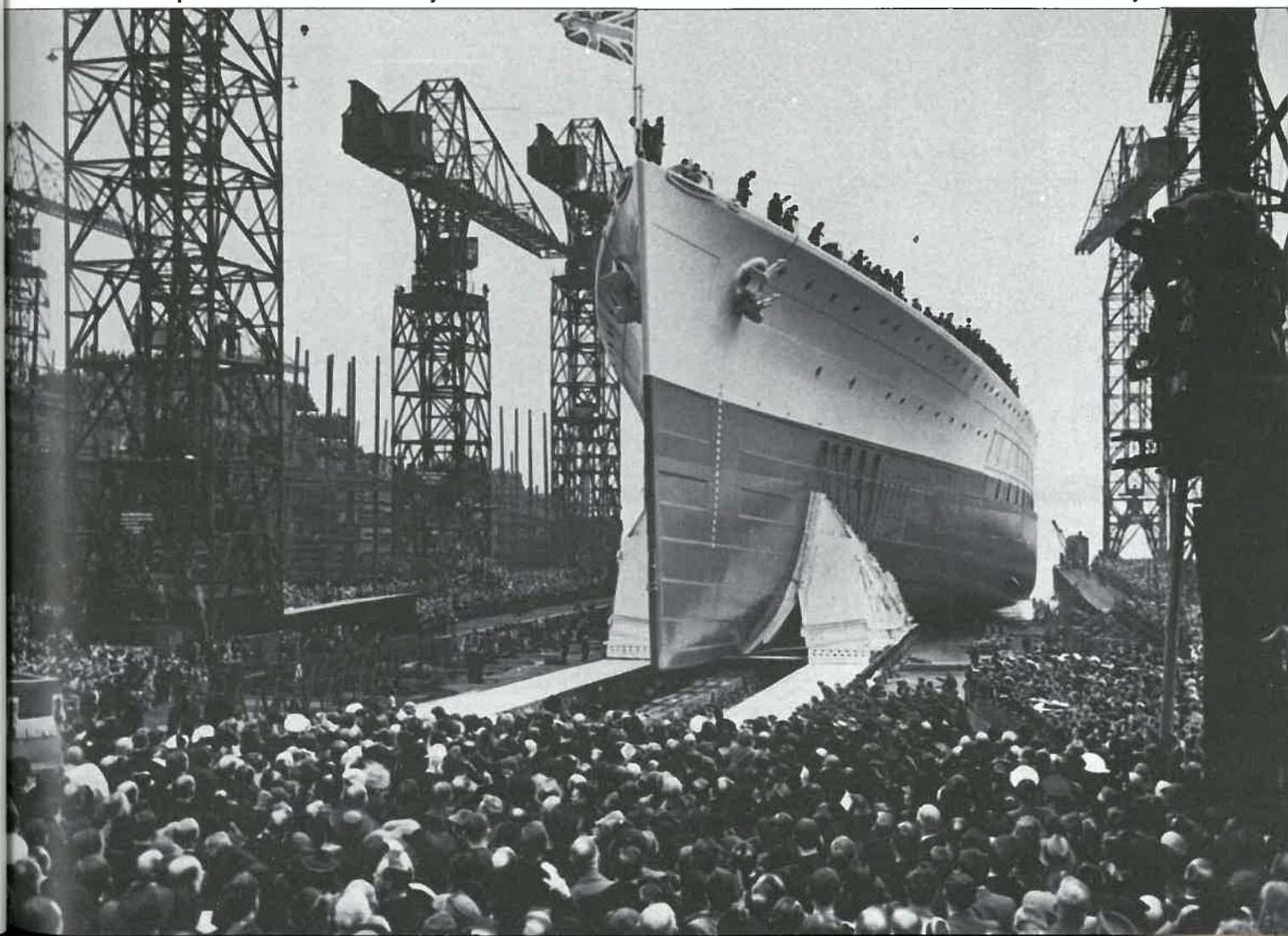
tonacje. Wskazywano, że po przebiciu pancerza, wrogi pocisk, czy raczej odłamek, który wylądował wewnątrz komory wypełnionej pociskami, co najwyżej zniszczy jeden pojemnik, co spowoduje utratę kilku do kilkunastu z nich. Nie wpłynie to znacząco na możliwości dalszej walki, gdyż pocisków było wiele, a jakiś wtórnych detonacji, czy gwałtownych pożarów, nie spodziewano się.

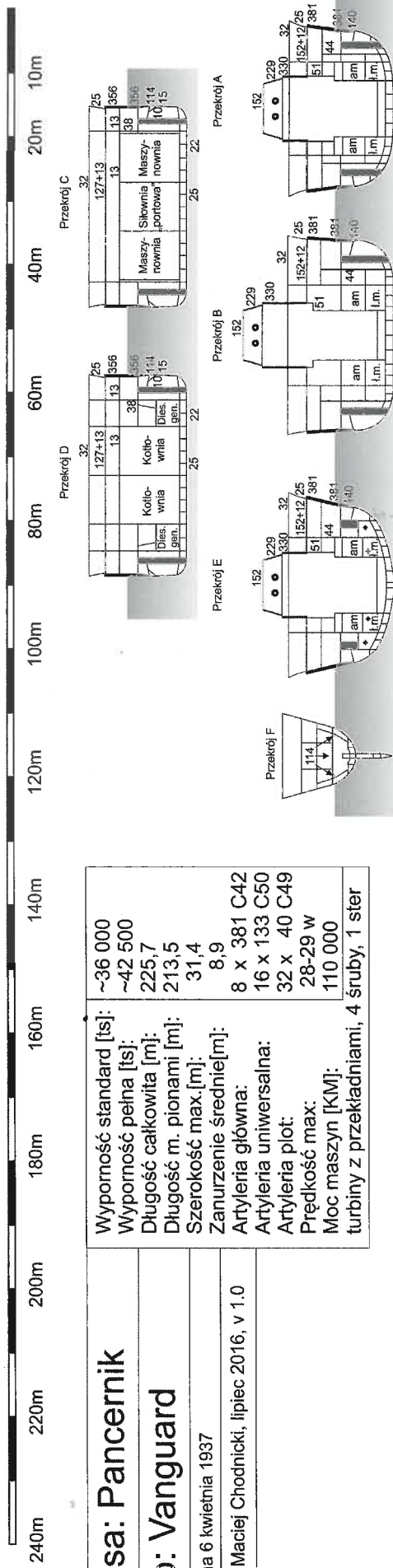
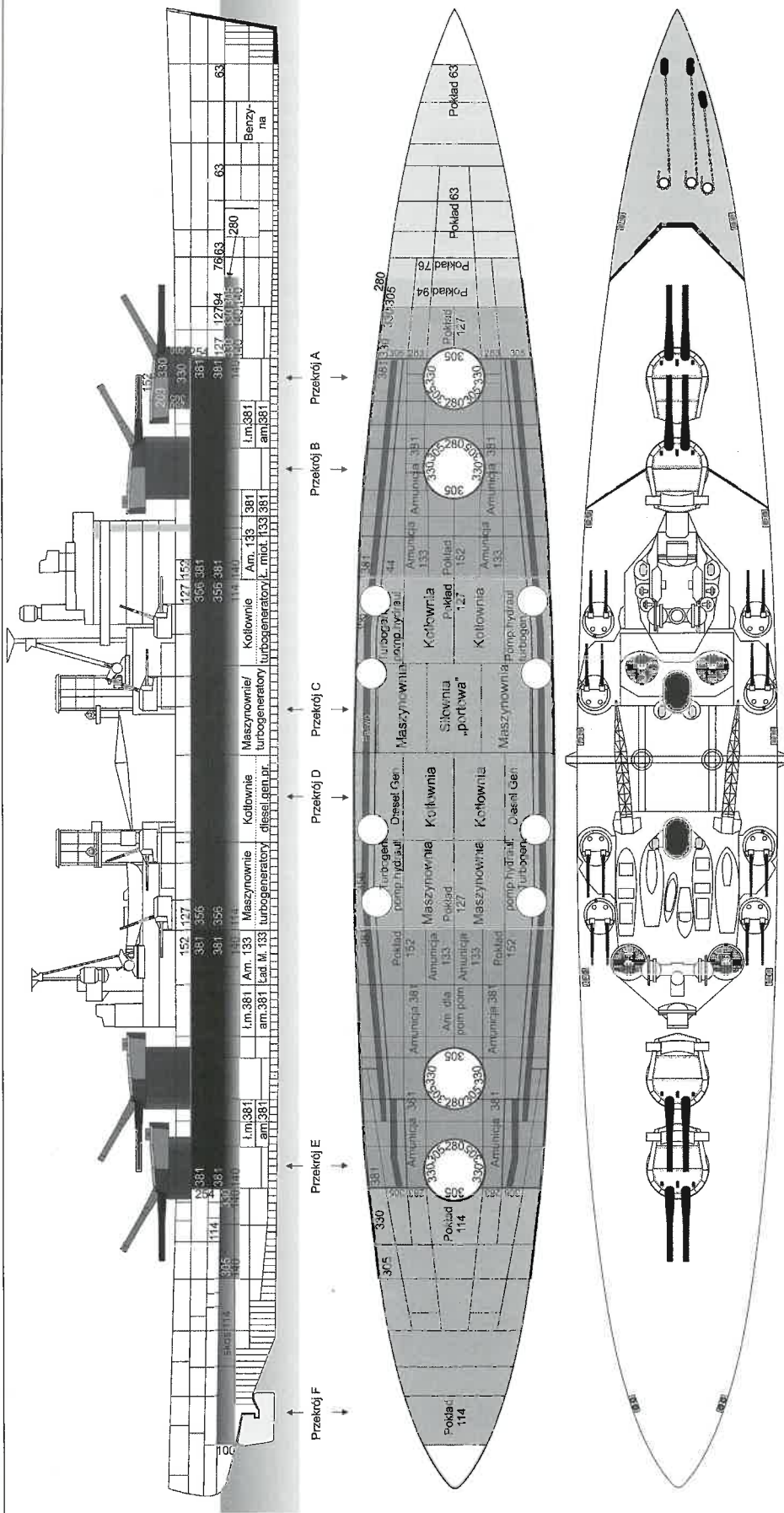
Zupełnie inaczej rzecz się miała z ładunkami miotającymi. Tu wybuch wewnątrz komory wręcz musiał spowodować pożar, który jeśli nie został na czas opanowany, mógł się przerodzić w tragiczną dla całej jednostki deflagrację. Dążono zatem do umieszczenia ich możliwie jak najgłębiej, oraz w miarę dostępności masy dodatkowo otoczenia ich jeszcze osłoną przeciwodłamkową. Wrogi pocisk, by dotrzeć do wnętrza takiej komory i eksplodować wewnątrz, musiałby najpierw pokonać kilkanaście, czy kilkadziesiąt metrów wody, potem pancerz zewnętrzny, następnie system ochrony biernej burty, potem dodatkowe osłony przeciwodłamkowe. Żadna ówczesna

artyleria montowana na okręcie nie była w stanie tego dokonać. W przypadku wcześniejszego ustawienia ładunków miotających nad pociskami, można było sobie wyobrazić sytuację w której do komory wypełnionej kanistrami z kordytem wpada nie tyle cały pocisk i detonuje wewnątrz, ale odłamek czy to pocisku, czy wyrwany z pancerza. Taki rozgrzany do czerwoności kawał stali mógł wywołać pożar ze wszystkimi konsekwencjami. Z punktu widzenia odporności na ogień artylerii, czy bomb lotniczych, umieszczenie ładunków miotających możliwie nisko w kadłubie było korzystnym rozwiązaniem. Niejako przy okazji tracono na odporności na podwodne detonacje. Takie ułożenie ładunków w większym stopniu narażało je na wtórną detonację z spowodowaną wybuchem podkilotowym. Od lat było wiadomo, że nie ma praktycznej możliwości stworzenia pasywnego systemu ochrony kadłuba przed takimi eksplozjami. Tu jednak pomocne powinno być gwałtowne wdzieranie się wody po przerwaniu zabezpieczeń, co powinno zadziałać jak naturalna gaśnica.

Wodowanie pancernika *Prince of Wales* 3 maja 1939 roku w stoczni Cammell Laird w Birkenhead.

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





Klasa: Pancernik	Wyporność standard [ts]:	~36 000
Typ: Vanguard	Wyporność pełna [ts]:	~42 500
Stan na 6 kwietnia 1937	Długość całkowita [m]:	225,7
Rys.: Maciej Chodnicki, lipiec 1916, v 1.0	Długość m. pionami [m]:	213,5
	Szerokość max. [m]:	31,4
	Zanurzenie średnie [m]:	8,9
	Artyleria główna:	8 x 381 C42
	Artyleria uniwersalna:	16 x 133 C50
	Artyleria plot:	32 x 40 C49
	Prędkość max:	28-29 w
	Moc maszyn [KM]:	110 000
	turbiny z przekładniami, 4 śruby, 1 ster	

Nie zawsze można było na to liczyć, ale szansa była i to spora. W przypadku umieszczenia tych pomieszczeń nad linią wodną, czy też w jej pobliżu, na żadne zalewanie wodą liczyć nie można było, zwłaszcza jeśli przyczyną pożaru był wrogi pocisk, z natury rzeczy wykonujący znacznie mniejszy otwór w grodziach, niż detonacja kilkuset kilogramów TNT.

Niemniej z braku miejsca przewidywano, że nie będzie możliwości zmiany konfiguracji i ładunki miotające będą musiały pozostać nad pociskami.

Przewidywano, że taki okręt będzie około 250 ton cięższy od oryginału z 10 działami 356 mm.

Był to plan wykonany bardzo szybko, a co za tym idzie pobieżnie. W przypadku chęci realizacji oczywista była konieczność wprowadzania poprawek. Jedną z postulowanych było rozważenie wpływu zwiększenia długości cytadeli i całego kadłuba na ostateczną charakterystykę jednostek.

W tym czasie pomysł nie zyskał zbyt wielu zwolenników. Większość wad była do usunięcia, ale wymagało to powiększenia jednostki oraz zaangażowania projektantów, a zbyt wiele mocy przerobowych pozwalających na projektowanie kolejnego pancernika nie było. Prace nad projektem *Liona* trzeba było ukończyć na przełomie 1938/39 roku, tak by zdążyć z przetargiem na budowę dwóch nowych okrętów, których budowa musiała się rozpocząć w połowie 1939 roku, jeśli miały ukończone w 1942, by po przejściu szeregu prób i testów, wejść do służby w 1943.

Warto przy tym zauważyć jak wielkie spustoszenie w brytyjskim przemyśle zbrojeniowym dokonały traktaty rozbrojeniowe okresu międzywojennego. Gdy 20 lat wcześniej politycy wpadli na pomysł rozpoczęcia budowy w ramach jednego roku budżetowego sześciu pancerników i dwóch krążowników liniowych łącznie trzech różnych typów³, w tym dwóch całkowicie nowych, większych, uzbrojonych w cięższe działa niż dotychczas, producenci nawet się nie zająknęli nad jakimikolwiek problemami z projektem czy budową. Ba jeszcze szukali dodatkowych zamówień eksportowych, mimo że co roku rozpoczynano budowę coraz to nowych, większych i potężniejszych okrętów na potrzeby Royal

Navy. Tymczasem pod koniec lat 30-tych nawet zaprojektowanie jednej nowej ciężkiej jednostki stanowiło problem i jeśli miało nie być opóźnień, to ten sam typ okrętu musiał być rozpoczynany w ciągu dwóch czy trzech kolejnych lat, gdyż artyleria dla niego musiała zostać zaprojektowana odpowiednio wcześniej, by prace nad armatami i wieżami artylerii głównej mogły ruszyć przed położeniem stępek pod kolejne jednostki! Możliwe były co najwyżej niewielkie zmiany. Jakikolwiek nowy projekt rok w rok nie wchodził w grę, o kilku projektach tworzonych równoległe nawet nie wspominając.

Przełom lat 1938/39

Pomysł budowy nowego okrętu pod stare działa, powrócił w połowie 1938 roku. W celu przyspieszenia prac, rozważano koncepcję jednostki typu „King George V”, ale ze starymi wieżami w miejsce oryginalnej artylerii. We wrześniu 1938 roku, projektanci orzekli, że budowa takiego okrętu nie powinna stanowić specjalnego problemu. Końcowy produkt będzie w granicach tysiąca ton lżejszy niż *King George V*. Uzbrojenie w postaci zaledwie 6 dział 381 mm w trzech wieżach nie budziło entuzjazmu. Szybko przekalkulowano, że dodanie czwartej wieży zaowocuje jednostką o wyporności rzędu 37 tys ton i koszcie 7 milionów funtów (KGV w tym czasie miał mieć 35 450 ton i kosztować w granicach 7,4 miliona)

Budowa takiego okrętu wciąż budziła opory. Nie dość, że działa i wieże miały już ponad 25 lat, to jeszcze od początku, była to artyleria, choć bardzo celna, to o niezbyt dużej prędkości wylotowej. Szykowano się do wycofywania i złomowania istniejących okrętów z takimi działami. Decyzja co do modernizacji *Hooda* jeszcze nie zapadła, a bez modernizacji, ten zbudowany w czasach I Wojny Światowej okręt już długo w służbie pozostać nie mógł. Istniała realna obawa, że wkrótce po wejściu do służby, nowy piętnastocalowy okręt będzie jedyną taką jednostką w służbie Royal Navy, co nie będzie rozwiązaniem optymalnym pod względem logistycznym. Zresztą na tym etapie budowa takiej jednostki i tak spowodowałaby opóźnienia w budowie „Lionów”. Po prostu nie było

gdzie zmodernizować wież. Równoległe z budową nowej jednostki trzeba było przywrócić do działania zakłady w Beardmore. A decyzja o ich odbudowie jeszcze nie zapadła.

Sytuacja była jednak nagła. Nowe pancerniki były potrzebne możliwie szybko. Po analizie zdolności produkcyjnych, stwierdzono, że można było rozpocząć budowę kolejnej jednostki tej klasy, która mogłaby zostać ukończona w 1943 roku, jeśli znalazłaby się dla niego artyleria główna. Jedyną możliwością było wykorzystanie starych wież.

Na początku 1939 roku, dla Brytyjczyków było oczywiste, że wybuch wojny jest nieunikniony. Wszelkie prace miały postępować przy założeniu że działania wojenne mogą się rozpocząć lada dzień. Za wszelką cenę dążono do wyprodukowania możliwie dużej ilości sprzętu, zanim walki się rozpoczną. Dotyczyło to również okrętów.

Pancernik dla Australii?

W początkach 1939 roku, zaczął się rysować jeszcze bardziej czarny scenariusz, w którym to Wielka Brytania miałaby walczyć samotnie z Niemcami i Japonią. Niektórzy pesymiści wskazywali na możliwość dołączenia jeszcze Włoch, aczkolwiek w kontekście rozbudowy sił ciężkich floty rozważano walkę „tylko” z dwoma pierwszymi przeciwnikami. W takim układzie nie było mowy o wystawieniu odpowiednich sił do zabezpieczenia wszystkich teatrów działań jednocześnie. Najważniejsza była ochrona wysp macierzystych oraz dostaw do nich. W przypadku utraty tego rejonu wojna była przegrana. Dużo mniej istotnym teatrem był daleki wschód. Raczej nie na zasadzie „to nam niepotrzebne” lecz „utrata innych rejonów bardziej zabol”. Spodziewano się, że siły główne Japonii będą w taki czy inny sposób szachowane przez U.S. Navy. Nawet jeśli USA nie byłyby w stanie wojny z Japonią, to Japończycy po prostu nie mogli całkowicie zignorować zagrożenia ze strony amerykańskiej Floty Pacyfiku, nawet jeśli byłaby ona neutralna. W tej sytuacji raczej nie należało się spodziewać od razu całej japońskiej floty u wrót Singapuru czy Australii, lecz działań mniejszymi zespołami,

3. Pancerniki typów „Colossus” i „Orion”, oraz krążowniki liniowe typu „Lion”.

w skład których miały wchodzić wszelkiej maści krążowniki, oraz zmodernizowane jednostki typu „Kongo”.

Do walki z takimi zespołami, osłony własnych sił, czy zwalczania wrogiej żeglugi bardzo przydatny byłby własny ciężki okręt o odpowiedniej prędkości. W założeniu nie miał się ścierać z siłami głównymi, w starciu z którymi nie miałby żadnych szans. Miał nękać przeciwnika. Niszczyć mniejsze jednostki, zwalczać wrogą żeglugę. Osłaniać własną. W przypadku spotkania silniejszego przeciwnika, miał uciekać. Chodziło o utrzymanie jakiejś choć ograniczonej kontroli nad akwenem, do czasu przybycia sił głównych z metropolii. A po ich przybyciu jednostka miała pełnić służebną rolę wobec pancerników. W razie potrzeby nawet do niej dołączyć jako kolejny okręt zespołu. Przeciwnikiem tego okrętu miały być jednostki typu „Kongo”, oraz duże krążowniki przeciwnika, w tym nowe okręty uzbrojone w działa kalibru 305 mm, które zgodnie z doniesieniami wywiadu Japonia miała budować (w 1939 żadnych takich okrętów Japończycy nie budowali, ale wywiad donosił co innego, a działano w oparciu o dostępne informacje a nie rzeczywistość).

Pancernik *King George V* podczas prób odbiorczych.

Wszystko to wymagało dużej prędkości, opancerzenia pozwalającego na przetrwanie pod ogniem ciężkich dział, oraz artylerii pozwalającej na szybkie wyeliminowanie słabszego przeciwnika i zaszkodzenie silniejszemu.

Jak ułał pasowało to do koncepcji krążownika liniowego sprzed 30 lat, aczkolwiek w nieco zmodyfikowanej formie po doświadczeniach bitwy jutlandzkiej. Tak też okręt był klasyfikowany. Miał to być „w pełni opancerzony krążownik liniowy”.

Padł pomysł, że skoro okręt miał pomagać głównie Australii, to może niech Australia go sfinansuje?

Pomysł wydawał się niezły, ale nie natrafił na podatny grunt. Australia nie podchodziła zbyt entuzjastycznie do poniesienia wydatków na nowy, wielki okręt. Właśnie kończono spłacać raty kredytu za krążownik liniowy *Australia* zbudowany przed I Wojną Światową. Perspektywa poniesienia nowych kosztów na okręt, który mógłby podzielić los poprzednika, nie budziła entuzjazmu. W końcu kontynent ten był brytyjskim dominium, więc Królewska Marynarka powinna tak czy inaczej go bronić. Jakby tego było mało, przemysł brytyjski był maksy-

malnie obciążony. W tym momencie potrzebne były nie dodatkowe pieniądze, które Australia mogła dostarczyć, lecz zdolności produkcyjne, których Australia nie miała. Niemniej, mimo daleko posuniętego sceptycyzmu opracowano trzy warianty nowego „krążownika liniowego”:

- Zmniejszona jednostka typu „Lion”, z 6 działami 406 mm w dwóch wieżach. Wyporność 34 000 ton, szacunkowy koszt 7,5 mln funtów.

- Jednostka z 8 działami 381 mm, opancerzenie i prędkość jak *King George V*: 27,5-29 węzłów. Wyporność 37 000 ton, koszt 7 mln funtów.

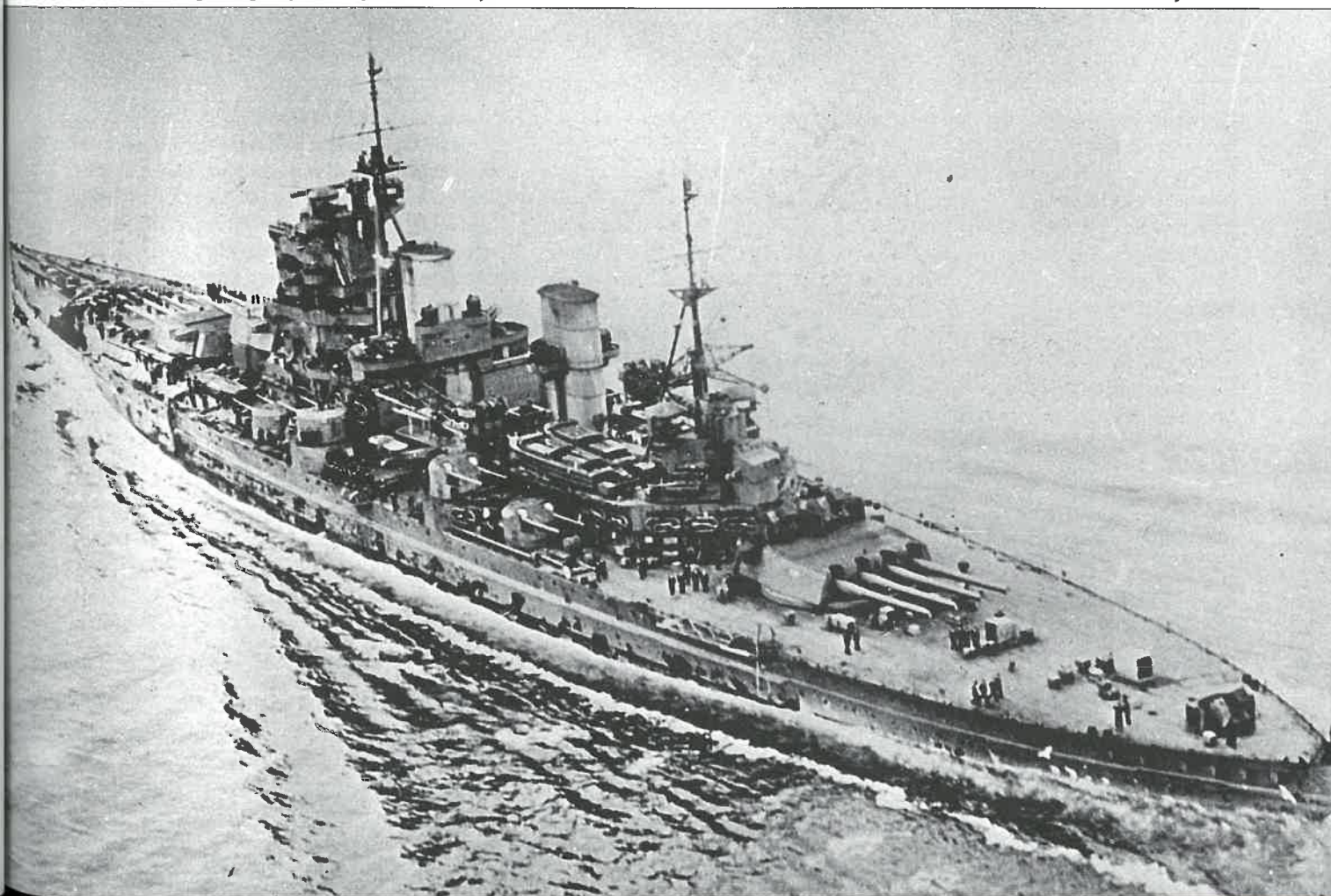
- Jednostka z 6 działami 381 mm. Prędkość 29,5-31 węzłów. Opancerzenie jak *King George V*. Wyporność 33 500 ton, koszt 5,25 mln funtów.

Przewidywano, że dla wariantu B oraz C wieże zostaną przekazane Australii w prezencie, natomiast nabywca poniesie jedynie koszty ich modernizacji.

Wobec sceptycyzmu potencjalnego płatnika, pomysł upadł bardzo szybko. Niemniej pozostała koncepcja wykorzystania starych wież do nowych okrętów.

(ciąg dalszy nastąpi)

Fot. Centralne Archiwum Wojskowe





Francuski okręt desantowy typu LSIL na wodach północnego Wietnamu, 1953 rok.
Fot. Marine Nationale

część I

„Marynarka Brunatnej Wody” — flota śródlądowa Francuskiego Korpusu Ekspedycyjnego w Indochinach 1945-1954

Dla wszystkich zainteresowanych tematyką tak zwanej „Wojny Wietnamskiej (w rzeczywistości II Wojny Indochińskiej), widok małych uzbrojonych łodzi, patrolujących wody Mekongu, czy Rzeki Czerwonej, z dzielnymi amerykańskimi Marines na pokładzie, jest jednym z kultowych wręcz obrazów tamtego konfliktu. Mało kto jednak zwraca uwagę na to, że kilkanaście lat wcześniej, tuż po zakończeniu II Wojny Światowej Indochiny, będące kolonią Francji, ogarnęła wojna o utrzymanie tego terytorium pod kontrolą Paryża. Wtedy to właśnie, podczas „I Wojny Indochińskiej” doszło do wypracowania doktryny użycia wielozadaniowych mieszanych oddziałów śródlądowych, złożonych z pływających środków walki, oddziałów piechoty morskiej i innych rodzajów wojsk lądowych, wspieranych przez lotnictwo marynarki wojennej. Tak więc prekursorami „Floty Brunatnej Wody” byli Francuzi, a uczniami amerykańscy sztabowcy w połowie lat 60-tych. Armia i Marynarka Wojenna Francji zorganizowały cały wachlarz jednostek określanych tytułową „Marynarką Brunatnej Wody”. Większa część tych sił podlegała wprawdzie Marynarce Wojennej, należy jednocześnie podkreślić, że na wodach Indochin niemal każdy element CEFO (*Corps de Expeditionnaires Francais d'Extreme-Orient* - Francuski Korpus Ekspedycyjny na Dalekim Wschodzie, przyp. aut.) posiadał na rzekach i innych akwenach wewnątrz lądu swoją „reprezentację”, włącznie z jednostkami wydzielonymi z tak egzotycznych dla działań na wodzie formacji, jak Legia Cudzoziemska oraz Korpus Inżynieryjny Wojsk Zmechanizowanych. Wprawdzie upadek Indochin Francuskich dokonał się w głębi lądu, to właśnie opanowanie ujść dwóch rzek, Rzeki Czerwonej na północy oraz Mekongu na południu, stanowiło klucz do panowania nad krajem.

„Raj na Ziemi” -- Indochiny Francuskie do 1945 roku

Dumne narody rejonu Półwyspu Indochińskiego przez wieki opierały się różnym inwazjom, szczególnie z kierunku chińskiego. Jednak w 1858 flota francuska dokonała udanego ataku na port Tourane (dzisiejsze Da Nang). Realizowano w ten sposób mocarstwo-

we ambicje cesarza Francji Napoleona III. W trakcie kolejnych wojen osiągnięto różnymi sposobami kontrolę nad wszystkimi późniejszymi częściami składowymi Indochin Francuskich, kończąc podbój w 1893 roku, uzyskując władzę nad terenami dzisiejszego Laosu. W latach 1885-1895 miała miejsce pierwsza większa rebelia przeciwko

Francji w Indochinach. Do dwóch wojen z Syjamem, dzisiejsza Tajlandia, doszło w 1893 i latach 1904-1907. W roku 1930 natomiast kolejne powstanie wybuchło, zaczynając się od buntu kolonialnych jednostek wojskowych w Yen Bai. Za wydarzeniami z Yen Bai stała Wietnamska Partia Narodowa. Opór wobec obecności Francji nara-

stał. Twarde kolonialne rządy, metodą zastraszania i pogłębiania podziałów wśród miejscowej ludności, pozwalały póki co Paryżowi kontrolować arcyważną zamorską posiadłość. Ryż milionami ton spływał do Europy i Afryki Francuskiej, eksploatacja drzew kaczukowych zasilala przemysł metropolii, przemysł opium kwitł w najlepsze, przy przemykających oko skorumpowanych urzędnikach i policjantach w Unii Indochińskiej. Marsylianika ciągle dumnie rozbrzmiewała w Indochinach w trakcie wszelkich uroczystości państwowych i wojskowych...

Historia upadku Imperium kolonialnego Francji po 1940 rozpoczęła się od wkroczenia Japończyków do Wietnamu, kilka miesięcy po klęsce w Europie. Pomiędzy 1940 rokiem, a likwidacją nadzoru Vichy nad francuskimi Indochinami w marcu 1945 roku, miała miejsce między innymi krótka, ale szalenie ważna wojna tajsko-francuska w 1941 roku.

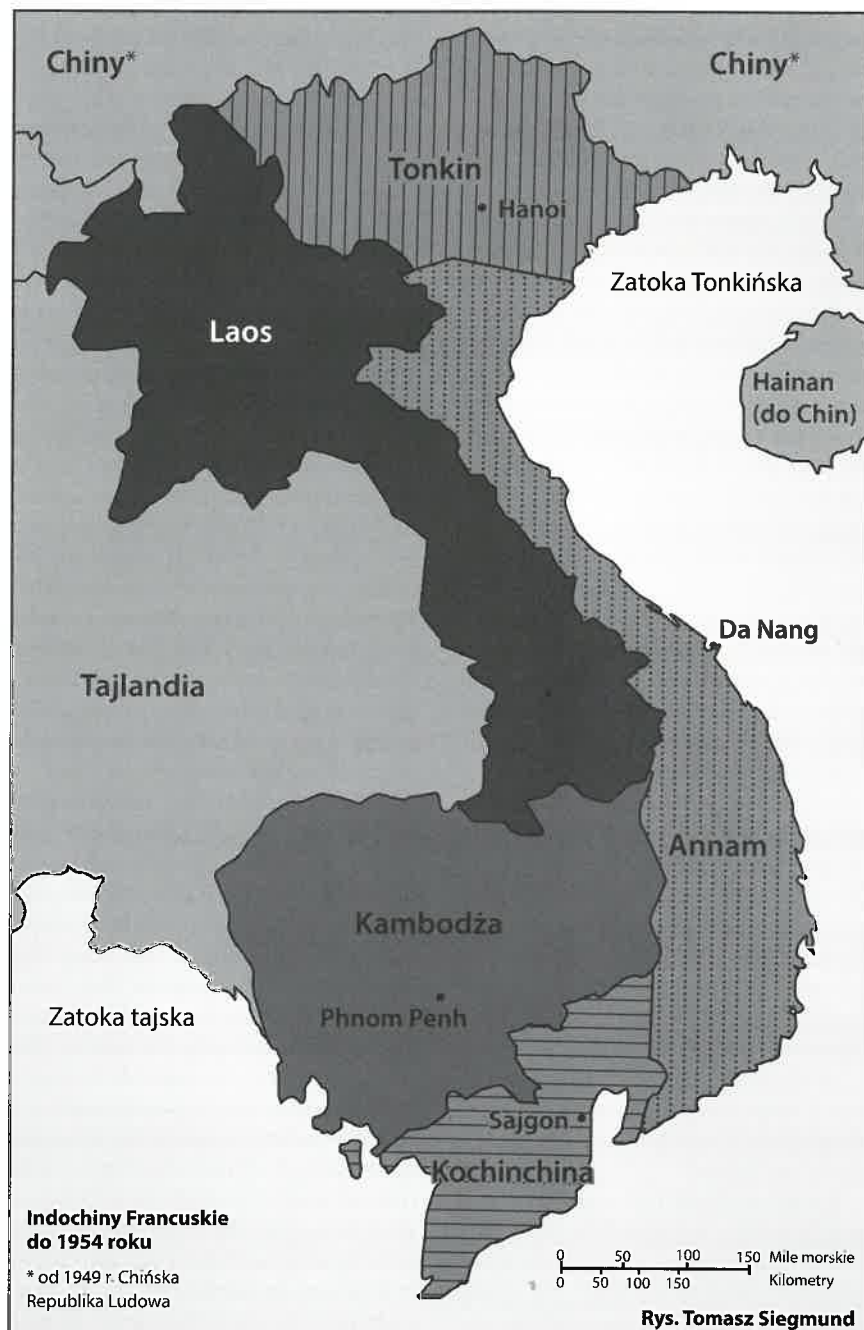
Kampania rozpoczęła jesienią 1945 roku zwana bywa I Wojną Wietnamską. Nie ma w tym nic dziwnego, jako że łańcuch konfliktów na tym terenie trwał nieprzerwanie aż do 1975 roku i upadku Sajgonu, a wraz z nim reżimu Republiki Wietnamskiej (tak zwany Wietnam Południowy), pod który podwaliny położyła zarówno Francja, jak i Japonia, właśnie w latach 40-tych. Mocarstwowa pozycja Paryża po wygraniu przez aliantów wojny w Europie, wynikała raczej z geopolityki i raczkującej Zimnej Wojny, niż z zasług Francji dla wygranej strony epokowej batalii lat 1939-45. Ostatecznie istnienie armii Wolnych Francuzów gen. De Gaulle'a, nie mogło zamazać faktu kolaboracji rządu w Vichy z III Rzeszą oraz Japonią. Klęska Francji w roku 1940 i powstanie satelickiego rządu kolaboracyjnego pod przywództwem marszałka Pétaina, postawiło wielki znak zapytania nad sytuacją kolonii francuskich, rozciągających się od St. Pierre i Miquelon u wybrzeży Nowej Funlandii w Ameryce Północnej, po Nową Kaledonię na bezkresnych wodach Pacyfiku¹. Zaledwie kilka francuskich kolonii opowiedziało się na początku za rządem Wolnej Francji, rezydującym w nie lubianym Londynie. Zdecydowana większość, w tym Indochiny Francuskie, pozostała wierna, było nie było wg. prawa

międzynarodowego ciągle legalnemu, francuskiemu ośrodkowi władzy w Vichy. Jednak mający strategiczne plany w stosunku do regionu Japończycy, nie dali okrzepnąć Francuzom po piorunującym złamaniu armii tego kraju w Europie przez hitlerowski Blitzkrieg.

25 września 1940 japońskie oddziały przekroczyły od północy granicę francuskich posiadłości, zmuszając przedstawicieli Pétaina w Sajgonie do „zezwoienia” na założenie baz przez Cesarską Armię i Flotę. Siły, które teoretycznie francuska armia kolonialna w Indochinach mogła przeciwstawić Japończykom, nie były specjalnie

wielkie, ale na pewno wystarczające do zmanifestowania chęci oporu. Nie należy bowiem zapominać, że wchystowska Francja nie miała układu sojuszniczego z Japonią. Japończycy ostatecznie położyli kres władzy francuskiej w marcu 1945 roku, kiedy kontynentalna Francja cieszyła się wolnością już od mniej więcej pół roku. Zanim jednak do tego doszło, w latach 1940-41 pomiędzy wchystowskimi In-

1. W sierpniu 1940 roku jedynie Francuska Afryka Środkowa (bez Gabonu, przyłączonego w listopadzie 1940 po wewnątrz-francuskiej bitwie o stolicę - Libreville), Kamerun, Nowa Kaledonia i Polinezja Francuska zadeklarowały lojalność wobec rządu Wolnej Francji rezydującego w Londynie.



dochinami Francuskimi, a pobliskim Królestwem Tajlandii doszło do wojny o sporne tereny na południu obydwu krajów, u styku granicy wodnej. Zatem francuska flota wojenna, aczkolwiek w ograniczonym stopniu, mogła dokonać bojowego rozpoznania własnych możliwości, w starciu z niedocenianym przeciwnikiem.

Wojna Tajsko-Francuska 1940/41

Francja w Indochinach w 1940 roku dysponowała 50 000 armią, w tym 12 000 Francuzów z metropolii. Wspierało ich jedynie 20 zabytkowych czołgów Renault FT 17, pamiętających okopy I Wojny Światowej. Niewiele lepiej sytuacja przedstawiała się w powietrzu. Z około 100 samolotów tylko nieco ponad 60 maszyn klasyfikowano jako pierwszoliniowe. Wśród nich wyróżniały się, znane z europejskiej kampanii 1940, myśliwce Morane Saulnier MS-406. Spośród sił lądowych dysponowano elitarnymi pododdziałami 5. Pułku Piechoty Legii Cudzoziemskiej (5. REI, z którym spotkamy się potem przy okazji opisu kampanii po 1945 roku), jak również 3 i 4 pułkiem lokalnych Strzelców Tonkińskich oraz batalionem górskim *Montagnards* - oddziałów górskich złożonych z plemion Moi ze środkowego Wietnamu. Pozostałe oddziały stanowili głównie miejscowi poborowi, wraz z Francuzami zajmującymi się logistyką, szkoleniem i administracją. Flota wojenna Francji na wodach Indochin obejmowała zwycięski w bitwie z Tajami na kotwiczowisku Ko Chang lekki krążownik *Lamotte Picquet*, dwa awiza morskie i również dwa tzw. awiza „kolonialne” – do użytku na akwenach śródlądowych. Gubernatorem Unii Indochińskiej był admirał Jean Decoux, dowódcą wojsk lądowych generał Mordant, natomiast lotnictwem kierował pułkownik Sylvestre Tavera. Uległość wichystów spowodowała reakcję Tajlandii, której król miał swoje, raczej operetkowe, ambicje względem francuskiego terytorium, jak również (zawsze wygodne w celu uzasadnienia działań zbrojnych) nierozstrzygnięte spory graniczne.

Tajaska armia w 1941 stanowiła największą siłę w regionie Indochin, liczbowo również przy 60 000 żołnierzy, przewyższając siły Vichy. Na wojnę z Francją ruszało wojsko dobrze wy-

posażone, wyszkolone i dysponujące lepszym od przeciwnika sprzętem. Posiadano 60 w miarę nowoczesnych czołgów 6-tonowych Vickersa i 30 rozpoznawczych tankietek Carden Loyd. Artyleria mogła użyć nowoczesnych dział i moździerzy Boforsa, a piloci Tajskich Sił Powietrznych latali na myśliwcach Curtiss Hawk 75 (będących też na składzie francuskiego lotnictwa w wojnie w Europie 1940 roku) oraz na kilku japońskich typach jak Ki-21 czy Ki-30. Marynarkę stanowiły dwa okręty obrony wybrzeża, kilka niewielkich okrętów podwodnych i cała gama małych jednostek wsparcia. Wspomniane okręty obrony wybrzeża w starszych opracowaniach nazywa się bardzo na wyrost „pancernikami obrony wybrzeża”. Obydwa, zarówno *Dhonburi* jak i *Sri Ayudhya*, w rzeczywistości według klasyfikacji z czasów konfliktu, mieściły się w kategorii dużych monitorów. Tajaska flota wojenna dysponowała także okrętami podwodnymi typu „Sinsamudar”. Jednak ani wyszkolenie, ani zwykły zmysł taktyczny, nie pozwoliły skutecznie wykorzystać tej wartościowej broni w trakcie bitwy morskiej pod Ko Chang. Wojna przebiegała pod znakiem obustronnych nalotów. Nie dochodziło praktycznie w ogóle do starć na lądzie, poza małymi potyczkami granicznymi. Spotkały się za to floty obydwu krajów. 7. Grupa Specjalna Floty Francuskiej, pod dowództwem późniejszego szefa całej Floty Indochin Francuskiej komandora Regisa Berengera, wyeliminowała w trakcie wymiany ognia koło kotwiczowiska Ko Chang, flotę tajską z gry².

Ostatecznie kres działaniom wojennym położyła Japonia, zmuszając niejako obie strony do podpisania traktatu pokojowego na pokładzie lekkiego krążownika Połączonej Floty *Natori* w Sajgonie, 31 stycznia 1941 roku. Tajlandia pozyskała kosztem Unii Indochińskiej 2 niewielkie enklawy na lewym brzegu Mekongu w Laosie, oraz tereny w północno-zachodniej Kambodży. Straty Francuzów wynosiły ponad 300 zabitych, Tajlandia doliczyła się 54 poległych na polu bitwy (praktycznie wszyscy w trakcie starcia pod Ko Chang). W 1946 roku wszystkie terytoria włączone do Tajlandii zostały Francuzom zwrócone³. Aż do marca 1945 roku, czyli okupacji Indochin

Francuskich przez Japonię, pomiędzy obydwoma podmiotami trwał dziwny okres wzajemnego tolerowania się, przy czym oczywiście rolę dominującą pełniło Cesarstwo Japonii, zaś władze francuskie funkcjonowały jakby w zawieszeniu, odcięte od Vichy i nie mające zamiaru uznać rządu „awanturnika i zdrajcy” De Gaulle’a.

Przed powrotem Francji – „Brytyjska Wojna Wietnamska”

W trakcie konferencji pokojowej w Poczdamie postanowiono, że ewentualną kapitulację Japonii w Indochinach przyjmą dwie siły alianckie. Na północ od 17 równoleżnika miały być to wojska Kuomintangu (chiński rząd nacjonalistyczny Czang Kaj-szeka). Południową, strategicznie ważniejszą część kolonii francuskiej, zająć miała armia brytyjska z Birmy i Malajów. „Rządzący” w Wietnamie od marca 1945 marionetkowy władca Bao Dai, tymczasem usunął się w cień, po poddaniu się Japończyków w sierpniu⁴. Przeciwni powrotowi Francji do Azji Południowo-Wschodniej byli Amerykanie. Nie popierali również deklaracji Holandii o chęci ponownego objęcia kontroli nad Holenderskimi Indiami Wschodnimi – dzisiejszą Indonezją. Szybko okazało się, że na północy Kuomintang nie radził sobie z partyzantką komunistyczną Viet Minh. Dodatkowo oczywiście, wzmocnieni radziecką bronią komuniści chińscy, stali się wrogiem numer jeden i priorytetem dla armii Czang Kaj-szeka.

2. Flota wojenna Tajlandii, podobnie jak zresztą całe siły zbrojne tego kraju, stanowiła ewenement w skali Azji Południowo-Wschodniej. Biorąc pod uwagę państwa nie będące koloniami europejskich mocarstw jedynie Japonia i Chiny dysponowały podobnie zaawansowanymi technicznie wojskami (oczywiście w odpowiednio większej skali). W końcu II wojny światowej tajskie lotnictwo myśliwskie broniło swojego nieba przed nalotami amerykańskimi skierowanymi na cele japońskie w okupowanych Indochinach. W późniejszym okresie Tajlandia stała się wiernym sojusznikiem Stanów Zjednoczonych w trakcie tzw. Wojny Wietnamskiej i udostępniła szereg baz amerykańskim siłom zbrojnym w latach największego natężenia działań zbrojnych.

3. Na tych terytoriach w okresie późniejszej I Wojny Indochińskiej oraz tzw. Wojny Wietnamskiej miejscowa ludność w zdecydowanej większości po stronie Francji i USA, a przeciwko Viet-Minh. Wynikało to ze struktury etnicznej tych terenów, złożonej z mozaiki górskich plemion, nieufnych wobec hegemonii Wietnamczyków.

4. Należy podkreślić, że Wielka Brytania i USA zakładały duży udział rządu chińskiego Czang Kai-Szeka w odzyskaniu kontroli nad terytoriami okupowanymi przez Japończyków. Można nawet zaryzykować stwierdzenie, że to duże zaangażowanie sił i środków wojsk Kuomintangu na południe od chińskiej granicy w ogromnym stopniu przyczyniło się do okrzepnięcia komunistów w Chinach i w rezultacie dość szybkiego uporania się z nacjonalistami.

Tymczasową władzę nad północną częścią kraju objąć miał wojskowy kontyngent Alianckiej Komisji Kontroli, pod nazwą Lądowe Siły Alianckie w Indochinach Francuskich (ang. *Allied Land Forces French Indochina*, ALFFI, przyp. aut.). Zgrupowanie to budowano wokół elitarnej hinduskiej 20. Dywizji Brytyjskiej Armii Imperialnej. Dowódcą został brytyjski generał-major Douglas D. Gracey. Kiedy ostatecznie, 2 września 1945 roku, podpisano na pokładzie *Missouri* akt kapitulacji Cesarstwa Japonii, alianckie spadochronowe grupy medyczne natychmiast zrzucono bezpośrednio w znajdujących się w Indochinach japońskich obozach jenieckich dla Aliantów. W następnej kolejności w Sajgonie zjawiała się forpocztą ALFFI, dla zorganizowania Kwatery Głównej Gracey’a. 11 września, z Bangkoku via Birma, przebazowano na południe Wietnamu siły ALFFI, równe mniej więcej wzmocnionej brygadzie piechoty. W Sajgonie przywitał tych żołnierzy przedziwny widok wciąż uzbrojonych Japończyków, współ z wietnamskimi nacjonalistami i komunistami. Francuzi przebywali już od 6 miesięcy w miejscach internowania, a ich administracja uległa kompletnemu rozkładowi.

Sam Gracey przybył na miejsce 13 września. Należy podkreślić, że w tym czasie mniej więcej Ho Chi Minh i jego główny dowódca wojskowy Vo Nguyen Giap, w międzyczasie zareagowali wkroczeniem do Sajgonu i Hanoi. Ogłoszono powstanie Wietnamu niepodległą republiką (nie mylić z Republiką Wietnamu, czyli oficjalną nazwą Wietnamu Południowego). Krok ten miał raczej znaczenie czysto propagandowe, Viet Minh bowiem dysponował zaledwie 10 000 bojowników w skali całego kraju. Na południu Wietnamu jednak Viet Minh nie kontrolował sytuacji wśród lokalnej populacji. Wiele nacjonalistycznych i antykomunistycznych ugrupowań wietnamskich nie chciało czerwonego sztandaru nad Sajgonem. Doszło więc do poważnych zamieszek wraz z bezpośrednim zagrożeniem lotniska Tan Son Nhut. Brytyjczycy zmuszeni byli ponownie rozdać broń jednej zdyscyplinowanej i zorganizowanej sile będącej do dyspozycji – Japończykom. Natychmiast też uwolniono kolonialnych żołnierzy armii francuskiej którzy, wraz z przybyłym w między-

czasie 5. Pułkiem Piechoty Kolonialnej (zreorganizowanym z uciekinierów na terenach kontrolowanych przez Czang Kaj-szeka i uzbrojonym przez Amerykanów), stworzyli podstawy ponownej militarnej obecności Francji w Indochinach⁵. 21 września Gen. Gracey wydał rozkaz o wprowadzeniu prawa wojennego na terenie poniżej 16 Równoleżnika (granica stref kontrolowanych przez chińskich nacjonalistów i ALFFI, przyp. aut.).

Na dzień 23 września wyznaczono datę opanowania ostatnich kilku miejsc w Sajgonie obsadzonych przez Viet Minh. Około 1000 francuskich żołnierzy w zasadzie pokojowo usunęło Wietnamczyków z zajmowanych przez nich stanowisk. Nie obyło się bez niewielkiej wymiany ognia, ze stratami wynoszącymi 2 Francuzów zabitych. W nocy z 24 na 25 września niekontrolowany tłum wietnamskich nacjonalistów (nie będących pod rozkazami Viet Minhu), zaatakował Francuzów w wielu miejscach Sajgonu jednocześnie. Wynikiem była masakra głównie ludności cywilnej, wśród której wiele kobiet i dzieci z mieszanych małżeństw francusko-wietnamskich zostało brutalnie zamordowanych. W przeciągu dnia 25 września Gurkowie wchodzący w skład ALFFI odparli atak na lotnisko Tan Son Nhut, nie byli jednak w stanie zapobiec zniszczeniu głównego placu targowego. Przez kolejne dni Brytyjczycy i Hindusi prowadzili typową kampanię miejskiej partyzantki przeciwko Viet Minh. Przy czym ALFFI stanowiło zgrany konglomerat, wcześniej wchodzący w skład zaprawionej w tego typu operacjach alianckiej grupy walczącej z Japończykami w Birmie, Viet Minh wciąż uczył się wojennego rzemiosła na szeroką skalę.

5 października 1945 w Sajgonie wyładował kontrowersyjny francuski generał Leclerc⁶. Wraz z nim, na czele tak zwanej Grupy Marszowej, słynny potem z różnych powodów pułkownik Massu. Ich głównymi zadaniami były w kolejności: przywrócenie władzy Francji nad Sajgonem i południem kraju, remilitaryzacja Tonkinu (północ kraju) i przejście Hanoi od przebywających tam Chińczyków Czang Kaj-szeka. Dopiero na szarym końcu zakładano nawiązanie kontaktu i ewentualne negocjacje z Ho Chi Minhem. W tym okresie w Wietnamie przebywa-

ły już duże francuskie jednostki, jak 9. Dywizja Piechoty Kolonialnej. 10 października Wietnamczycy złamali niepisany rozejm, atakując brytyjskich saperów na wspomnianym lotnisku Tan Son Nhut. Większość z zaatakowanych zginęła. Repatriacja Japończyków do ojczyzny, w świetle niemożności zapewnienia pełnej kontroli nad lotniskiem, stała pod znakiem zapytania.

Siły Gracey’a zaczęły tymczasem nabierać zakładanego kształtu. Pierwszy człon ALFFI tworzyła zatem 80. Brygada Piechoty dowodzona przez brygadiera D.E. Thomsona; drugim składnikiem stała się przybyła 17 października 100. Brygada Piechoty brygadiera C.H.B. Rodhama; skład alianckiego zgrupowania uzupełniła 32. Brygada Piechoty. Ta ostatnia jednostka wyparła Viet Minh z północnych przedmieść Sajgonu – Go Vap i Gia Dinh, przy wydatnej pomocy włączonego do niej elementu zmechanizowanego (samochody pancerne) z 16. Hinduskiego Lekkiego Pułku Kawalerii. Nieco wcześniej, bo 13 października, połączone oddziały uzbrojonych ad hoc przez ALFFI Japończyków i Hindusów ponownie zwały się z Viet Minhem na lotnisku Tan Son Nhut. Czołówki wietnamskie dotarły na około 300 m od wieży kontrolnej, zanim zatrzymał a następnie odrzucił ich kontratak występujących w bardzo zaskakującym składzie sojuszników. Viet Minh poniósł w tamtym czasie proporcjonalnie duże straty, idące w setki zabitych. Z tego 80 żołnierzy zginęło w potyczce z Japończykami w Dalat. Kolejne większe starcie miało miejsce w Phu Lam (byłej japońskiej Kwaterze Głównej w Sajgonie). Wciąż uzbrojeni byli okupanci obronili koszary, uśmiercając ponad 100 Wietnamczyków. W „wyzwoleniu” Phu Lam z ob-

5. 5 Pułk Piechoty Cudzoziemskiej bazował na stałe w Indochinach, od chwili powstania w 1930. Bazy 5REI znajdowały się głównie w delcie Rzeki Czerwonej

6. Kiedy w ostatnich dniach II Wojny Światowej Leclerc dowodził 2 Dywizją Zmechanizowaną armii De Gaulle’a, doszło do niesławnego incydentu w Bad Riehenhall. W ręce Wolnych Francuzów wpadło 13 francuskich żołnierzy 33 Dywizji Grenadierów Pancernych SS „Charlemagne” i LVF (Ochotniczego Legionu do Walki z Bolszewizmem). Na pytanie Leclerca dlaczego zdradzili kraj, walcząc w niemieckich mundurach, francuscy SS-mani odpowiedzieli, że widzą Leclerca w tej samej sytuacji, jako że występuje w mundurze amerykańskim. Praktycznie cała armia Wolnej Francji wyposażona była w amerykańskie sorty mundurowe. Cała trzynastka, na rozkaz rozsierzonego generała, została rozstrzelana natychmiast po tej „konwersacji”, bez sądu polowego.

łęzenia Viet Minhu wzięły też udział pododdziały francuskie.

25 października zdobyto jedyny w całej kampanii dowód na bezpośrednie wczesne zaangażowanie radzieckich „doradców” w szeregach armii Ho Chi Minha. Japończycy pojмали na patrolu w okolicy Thu Dau Mot oficera Armii Czerwonej. Cenną „zdobycz” przekazano w ręce ppłk. Cyryla Jarvisa (dowódcy 1/1. Batalionu Gurków w Thu Dau Mot, przyp. aut.). Okazało się, że Rosjanin zjawił się w rejonie po samodzielnej podróży aż z Chin. Dalsze próby jego przesłuchania spaliły na panewce. W obec tego Brytyjczycy wydali więźnia niesławnej francuskiej tajnej policji *Sûreté*. Nie dziwi więc, że zniknął on potem bez śladu z kart historii. 29 października 1945 roku powołano „grupę uderzeniową” ALFFI, pod nazwą „*Gateforce*” („Grupa Brama”, przyp. aut.). „*Gateforce*” dowodzone było przez ppłk. Gatesa, na co dzień z 14/13 Batalionu Strzelców Pogranicznych (ang. 14/13. *Frontier Force Rifles*). Oprócz grupy zmotoryzowanej (nieocenione hinduskie samochody pancerne z 16. Pułku), włączono piechotę hinduską, artylerię oraz cały batalion Japończyków. Rozgromili oni Viet Minh na wschód od Sajgonu w Xuan Loc. Poległo aż około 160-190 partyzantów wietnamskich, w tym cały pluton zaskoczony przez Japończyków w trakcie treningu.

W listopadzie przyszedł czas na spotkanie z przeciwnikiem wzmocnionym japońskimi dezertierami. Jak widać element „azjatyckiej solidarności” nie pozwalał Japończykom służyć tym, którzy ich pokonali, nie było natomiast przeszkód ze strony Viet Minh do wchłonięcia chętnych do pomocy, dobrze wyszkolonych żołnierzy Armii Cesarskiej. W Long Kien, 18 listopada 1945, doszło do pierwszej potyczki Gurków z ALFFI z Viet Minhem i wspierającymi ich „*japs*”. W tej leżącej na południe od Sajgonu miejscowości, wojsko Giapa przetrzymywało francuskich zakładników, których Gurkowie uwolnili używając w trakcie ataku słynnych noży *kukri*. 22 listopada Gurkowie przy pomocy bazooki zdobyli stary francuski fort, ponownie doszło do walki wręcz ze zdeterminowanym Viet Minh. Ostatecznie nie znaleziono żadnych zakładników, zabito mniej więcej 80 żołnierzy wroga.



Łądowanie komandosów marynarki, Annam 1950 rok.

Fot. Marine Nationale

9 grudnia 1945 roku, uroczyscie przekazano kontrolę nad północnymi dzielnicami Sajgonu generałowi Val-luy'owi, z francuskiej 9. Dywizji Piechoty Kolonialnej. Zwalniając posterunki 32. Brygada Piechoty natychmiast udała się na brytyjskie jeszcze Borneo. W ciągu kilku dni niełatwej współpracy na linii CEFEQ-ALFFI francuscy żołnierze (w szczególności byli partyzanci „*maquis*” z Europy) „wyróżnili” się wrogością o podłożu rasistowskim wobec Gurków i pozostałych żołnierzy pododdziałów hinduskich. Zaowocowało to oficjalną skargą, złożoną przez gen. Gracey'a na ręce gen. Leclerc'a, głównodowodzącego CEFEQ. Z konieczności jednak współpracowano w chwilach bezpośredniego zagrożenia. Kiedy na przykład 11 grudnia 1945 oddziały Giapa otoczyły Francuzów w Ban Me Thout, z opresji wybawiły ich brytyjskie myśliwce Spitfire 273. Dywizjonu RAF, rozpraszając atakiem z powietrza atakujący Viet Minh. 3 stycznia 1946 roku doszło do ostatniej większej bitwy brytyjsko-wietnamskiej. W Bien Hoa zaatakowani zostali żołnierze wspomnianego 14/13. BSP. Agresorami było około 700 członków Viet Minhu, w tym 200 świeżo przybyłych z Północy dobrze wyszkolonych bojowników, mających za sobą lata walk w Tonkinie. Przy pomocy umiejętnie rozstawionych gniazd karabinów maszynowych 14/13. BSP odrzucił Viet Minh, który pozostawił na polu walki 80 zabitych. Po stronie ALFFI zginął jeden żołnierz (!). Po tych wydarzeniach Viet Minh

zaczął unikać jakichkolwiek bojowych kontaktów z Brytyjczykami. 80. Brygada oddała władzę nad kontrolowanym przez nią terytorium Francuzom, zaś 100. Brygada wycofała się z prowincji do samego Sajgonu.

Generał Gracey opuścił Wietnam 28 stycznia 1946 roku, w poczuciu dobrze wykonanego obowiązku. Po jego odlocie pełnia władzy przeszła na gen. Leclerc'a, dowódcę CEFEQ. 30 marca 1946 roku na pokład transportowca „*Islami*” weszły ostatnie brytyjsko-hinduskie bataliony w Wietnamie. Pojedyncza kompania, wydzielona z 2/8. Batalionu Pendżabu, pozostała w kraju jako straż w Alianckiej Misji Kontrolnej w Sajgonie. 15 maja misję tą rozwiązano, co zakończyło obecność Brytyjczyków i innych wojsk z Imperium Brytyjskiego w Indochinach Francuskich. Dużą ilość sprzętu, jak samoloty Spitfire Mk VIII i Mk IX, przekazano armii i lotnictwu Francji. Ogółem w trakcie tej mało znanej „Brytyjskiej Wojny Wietnamskiej” zginęło aż 2700 żołnierzy Viet Minh (z tego 600 w starciach z Brytyjczykami, reszta z rąk powracających Francuzów i „pokonanych” Japończyków), za cenę 40 zabitych ze składu ALFFI.

W marcu 1946 roku Francuzi przejęli też od nacjonalistycznych Chińczyków kontrolę nad północą kraju. Wielkim problemem Francji w całym okresie wojny był transport powietrzny wojsk. Wydaje się to niemożliwe, ale w pierwszych latach konfliktu używano do przerzutu żołnierzy „ciotki Ju”, czyli wyprodukowanych

we Francji Ju-52 (francuskie oznaczenie Amiot AAC.1 „Toucan”- „Tukan”). Później ciężar przejęły C-47 „Dakota”, a na samym końcu wojny dysponowano niewielką liczbą amerykańskich C-119 (mającymi dwukrotnie większy udźwig niż C-47). Kłopotem stał się jednak brak wyszkolonych załóg. W trakcie oblężenia Dien Bien Phu kilka C-119, desperacko potrzebnych dla dostarczenia pomocy walczącym, bezczynnie rdzewiało więc na francuskich lotniskach.

Powstanie CEFEO

Korzeni CEFEO należy szukać w idei przetrwania sił Wolnych Francuzów z baz w Afryce Północnej do Indochin, dla przygotowania podwalin do powrotu Francji w tamten region, wraz z pozytywnym dla sprawy aliantów rozwojem II Wojny Światowej. Prekursorem CEFEO był C.L.I (franc. *Corps Léger d'Intervention*, Lekki Korpus Interwencyjny). Pod dowództwem gen. Rogera Blazota organizacja ta na niewielką skalę starała się skopiować działalność brytyjskich „chinditów” w Birnie, walczących z Japończykami do sierpnia 1945. Od 1941 w Indochinach działała francuska i pro-francuska miejscowa partyzantka, kontrolowana przez gen. Mordanta (pseud. bojowy „Narcisse”, przyp. aut.), który w tymże roku zjawiał się tam przetrzucony z Europy. 4 listopada 1943 w Algierii Francuskiej sformowano pierwszy oddział 500 ochotników, dowodzony przez ppłk. Paula Huarda. Przerzucono ich następnie do północno-zachodnich Indii, celem przeszkolenia przez brytyjski Oddział 136, wchodzący w skład dalekowschodniej delegatury SOE (*Special Operations Executive* – Kierownictwo Operacji Specjalnych). W marcu 1944 roku siatka C.L.I w Indochinach liczyła już 1349 żołnierzy (w tym 993 miejscowych i 356 Francuzów), w tym 242 w Laosie (195 z lokalnych lojalnych wobec Francuzów plemion i 47 Europejczyków). Te siły po wygraniu wojny w Europie zasililo 60 członków francuskiego wywiadu wojskowego, oficjalnie ciągle podległych Oddziałowi 136, jako *Section Indochine Francaise* (Seksja Indochin Francuskich).

Aby uważnie śledzić rozwój strukturalny, który doprowadził do przeobrażenia francuskich sił interwencyjnych w Indochinach w CEFEO, należy

nie pogubić się w siatce istic encyklopedycznych skrótów i przeróżnych podmiotów, w jakich Francuzi z legendarnym uwielbieniem biurokracji lubowali się przez cały okres wojny o swoje dalekowschodnie kolonie. Wiosną 1945 roku postanowiono zreorganizować istniejące głównie na papierze FEFEEO (*Forces Expeditionnaires Francais d'Extreme-Orient* – Francuskie Siły Ekspedycyjne na Dalekim Wschodzie). Celem było wsparcie operującego z Sajgonu gen. Gilberta Sabbattiera, dywizyjnego komendanta tak zwanych Francuskich Sił w Indochinach oraz wyżej opisanego po krótko C.L.I. 15 sierpnia 1945 roku nominację na dowódcę CEFEO (*Corps Expeditionnaire Francais d'Extreme-Orient*, Francuski Korpus Ekspedycyjny na Dalekim Wschodzie) otrzymał były dowódca 2. Dywizji Zmechanizowanej gen. Leclerc.

CEFEO podzielono, całkiem zresztą sensownie, biorąc pod uwagę odrębne zdania wyznaczone dla poszczególnych rodzajów wojsk, na część lądową, wodną oraz lotnictwo. Oczywiście potem współpraca pomiędzy ośrodkami dyspozycyjnymi tych struktur była daleka od wzorowej, co najdobitniej uwidoczniło się w trakcie katastrofy w Dien Bien Phu. Podział CEFEO na różnych etapach wojny w Indochinach wyglądał z grubsza następująco:

Siły Lądowe na Dalekim Wschodzie (*Forces Terrestres en Extrême-Orient*: FTEO)

- *Forces Terrestres du Nord Vietnam* (Siły Lądowe w Wietnamie Północnym: FTNV)

- *Forces Terrestres du Sud Vietnam* (Siły Lądowe w Wietnamie Południowym: FTSV)

Siły Morskie na Dalekim Wschodzie (*Forces Maritimes en Extrême-Orient*: FMEO)

- *Direction Navale d'Extrême-Orient* (Kierownictwo Floty na Dalekim Wschodzie: DNEO)

Siły Powietrzne na Dalekim Wschodzie (*Forces Aériennes en Extrême-Orient*: FAEO)

Lista dowodzących CEFEO na przestrzeni lat obecności w Indochinach wygląda zaś następująco:

Philippe Leclerc de Hauteclocque (1945–46)

Jean Etienne Valluy (1946–48)

Roger Blazot (1948–49)

Marcel Carpentier (1949–50)

Jean de Lattre de Tassigny (1950–51)

Raoul Salan (1952–53)

Henri Navarre (1953–54)

Paul Ély (1954–55)

Pierre Jacquot (1955–56)

Tytułem wprowadzenia do późniejszej, zasadniczej części artykułu, należy kilka słów poświęcić „wodnemu” elementowi CEFEO. Słów kilka należy się uczestnictwu francuskiej floty, lotnictwa morskiego oraz flotylli rzecznych w wojnie indochińskiej. Szczególną uwagę należy zwrócić tu na tzw. „oddziały brunatnej wody” czyli marynarkę śródlądową.

W Tonkinie do rozszerzonej działalności „*Dinassaut*” („*Divisions navales d'assaut*”) warunki stwarzała delta Rzeki Czerwonej, podobnie Mekong w Kochinchinie. Jeśli chodzi o Annam, tam rozmiary używanych środków transportu rzecznych ograniczały liczne mielizny. Oprócz marynarki francuskiej, w tworzenie rzecznych oddziałów zaangażowane były trzy odrębne gałęzie armii: transportowy, inżynieryjny i zmechanizowany. W 1948 Korpus Transportowy zamówił w USA, a ściślej mówiąc w kwatermistrzostwie armii amerykańskiej na Filipinach, 50 pływających ciężarówek typu DUKW. Po nieudanych testach zarzucono jednak korzystania z tego sprzętu. Od 1951 roku „konie roboczym” *Dinassaut* stały się łodzie LCM, w najróżniejszych wersjach, niektóre po uzbrojeniu zakwalifikowano nawet jako mopitory⁷.

Już w 1945 roku, wraz z lądowaniem pierwszych jednostek CEFEO, w Indochinach znalazła się kompania piechoty morskiej, rozbudowana następnie do rozmiarów brygady (*Brigade Marine d'Extreme-Orient*: Dalekowschodnia Brygada Morska). Ostatecznie utworzono 10 *Dinassaut*, z biegiem wojny miały one ogromne strategiczne znaczenie, zarówno we wspieraniu działań lądowych, jak i w ewakuacji rannych i utrzymywaniu porządku w strefie przybrzeżnej francuskich posiadłości. Co do floty francuskiej, po stanowiącej osobną historię epopei konfliktu z Tajlandią i czasów floty Vichy, siły jej roz-

7. „Marynarka Brunatnej Wody”, jak powszechnie nazywano francuską flotę śródlądową w Indochinach, używała ponad 20 różnych typów okrętów desantowych, uzbrojonych statków cywilnych, barek i przerobionych kutrów.

budowywano stopniowo, dzięki pomocy USA począwszy od zakończeniu wojny. W latach 1951-1954 przybrało to formę oficjalnego programu popartego międzyrządowymi umowami. Do Indochin skierowano też w październiku 1945 roku feralny - nigdy nie użyto go zgodnie z przeznaczeniem - lotniskowiec *Bearn*. Służył on jako okręt transportowy CESEO. Oprócz niego prezencję floty francuskiej wzmocniały pancernik *Richelieu*, krążowniki *Gloire* i *Suffren* oraz kilka mniejszych okrętów.

Francuskie lotnictwo morskie *Aéronavale*, dysponowało na początku konfliktu głównie samolotami zdobytymi na Japończykach. W późniejszym okresie dzięki pomocy Wielkiej Brytanii, która dostarczyła pewną ilość morskiej wersji słynnych „Spitfire’ów” (Supermarine „Seafire”), oraz USA – głównego dostawcy sprzętu, francuskie lotnictwo morskie odgrywało ważną rolę w konflikcie. Wśród typów otrzymanych z rąk amerykańskich należy wyróżnić myśliwce F6F „Hellcat”, Vought F4AU „Corsair” oraz maszyny SBD „Dauntless” i łodzie latające „Catalina”. Ciężkie lotnictwo morskie reprezentowały PB4-Y2 „Privateer”. Zanim zagłębimy się w strukturę „Floty Brunatnej Wody” oraz przedstawimy szczegółowo sprzęt przez nią używany, pora poświęcić nieco miejsca gospodarzom Indochin, zarówno przeciwnikom Francuzów, jak i lojalnym wobec nich Wietnamczykom.

Dwie strony medalu, Viet Minh i pro-francuscy lojaliści

Viet Minh stanowi do dziś podręcznikowy wręcz przykład partyzantki. Początki tej organizacji były jednak co najmniej skromne, żeby nie powiedzieć, że komuniści początkowo mieli status organizacji niemal „kanapowej”. Jeśli Ho Chi Minh chciał „wyedukować” wietnamskie masy w komunistycznym duchu, musiał się pośpieszyć. Powodem stała się ogromna inwestycja francuskiej administracji w edukację w Wietnamie w latach 1939-1944. W tym pierwszym roku jedynie 450 000 Wietnamczyków aktywnie się uczyło w szkołach średnich i uniwersytetach, z końcem wojny liczba ta wzrosła do 750 000. Plany wykształcenia nowej inteligencji w duchu



Vo Nguyen Giap przemawia do członków Viet Minhu.

Fot. Internet

„Marsylianki” spaliły jednak na panewce. Już w 1945 roku studenci Uniwersytetu Hanoi byli w kręgu organizacji, które zaapelowały o utworzenie wietnamskiego niezależnego „Rządu Jedności Narodowej” pod przewodnictwem Viet Minh. Ho Chi Minh i jego wysłannicy jednocześnie ze wzrostem poparcia dla ich sprawy w miastach, wykonywali mrówczą agitacyjną „pracę organiczną” na prowincji.

Kiedy w 1943 roku Ho Chi Minh został wybrany przez Chińczyków do zdobywania informacji wywiadowczych w okupowanym przez Japończyków Wietnamie, niemal natychmiast dezygnował do dowodzenia partyzantką komunistyczną przywódcę oddziałów „leśnych” w północnej prowincji Cao Bang – Nguyen Giapa. Jednocześnie słaba wówczas terenowa struktura Viet Minh zapewniła sobie lokalny sojusz z liderem uzbrojonych grup plemienia Tho – Chu Van Thanem. Region ten miał służyć jako baza wypadowa Giapa przez następne 6 lat. W grudniu 1944 „grupa akcji bezpośredniej” Viet Minhu nie przekraczała plutonu. 34 partyzantów dysponowało 2 rewolwerami, 17 karabinami powtarzalnymi i 14 sztukami broni myśliwskiej. W marcu 1945 roku, w momencie internowania władz i wojska Vichy przez Japonię, Giap miał już pod bronią 1000 żołnierzy. Chaos spowodowany nadchodzącym końcem wojny, a tym samym kresem władzy Japonii na terenie Wietnamu, pozwolił Viet Minh do późnego lata 1945 opanować w różnym stopniu powierzchnię 6 prowincji górskich, określanych wspólnym

nym mianem Viet Bac. Paradoxem stało się zaopatrywanie wojsk Giapa w tamtym okresie przez Amerykanów, jako potencjalnego źródła do zaangażowania silnych wówczas w Wietnamie wojsk japońskich. Pomiędzy poddaniem się Japończyków w sierpniu 1945 a powrotem Francuzów do Hanoi w grudniu 1946 roku, Viet Minh praktycznie całkowicie przejął kontrolę nad Viet Bac.

Cywilnym ramieniem Viet Minh (mającym teoretycznie demokratyczny status) stały się komitety Wietnamskiej Ligi Ocalenia Narodowego (wiet. skrót *Cuu Quoc*), powstające głównie w Viet Bac, a mające przyciągnąć także nie-komunistyczne elementy opowiadające się za niepodległością Wietnamu. W wioskach tworzone podstawowe ogniwa jednego z trzech elementów uzbrojonego Viet Minh. Każda wieś zobowiązana była do wystawienia w razie potrzeby oddziału liczącego 12 ludzi (samobrona lokalna – element pierwszy) oraz do oddelegowania kolejnych 5 do terytorialnych pododdziałów operujących w dalszej odległości od wioski (na terenie odpowiadającym powiatowi lub kilku powiatom – element drugi). Trzeci element, będący w stanie formowania – tak zwany *Chu Luc*, był regularną armią, najbliższą swoją strukturą znaną nam skądinąd partyzantom marszałka Tito z Jugosławii. W latach 1946-1949 trwał mozolny, ale doskonale zaplanowany proces tworzenia *Chu Luc*, który ostatecznie w 1954 roku miał zaowocować klęską Francuzów pod Dien Bien

Phu i całkowitym zwycięstwem Viet Minh, kończącym panowanie Francji nad Indochinami. Do tego jednak droga była daleka, Francuzi „krzepili” w swej determinacji zachowania kolonii w Azji Południowo-Wschodniej, a poparcie ludności dla Viet Minh póki co było dalekie od komfortu i wykładni maoistowskiej teorii wojny partyzanckiej, na której opierało się przywództwo Viet Minh, z Ho Chi Minhem na czele.

Francuskie władze wojskowe i cywilne oczywiście nie zamierzały traktować Wietnamu - nazwy tej używał kolaborancki w stosunku do Japończyków „rząd” Bao Daia - jako całości. Zatem dalej rozróżniano Tonkin na północy, Annam w centralnej części Półwyspu Indochińskiego i południową Kochinchinę, jako zupełnie odrębne jednostki administracyjne. Dochodziły też oczywiście Laos i Kambodża. Wojna w tych ostatnich krajach toczyła się jednak praktycznie niezależnie od wydarzeń w Wietnamie. Strategicznie najważniejsza była Kochinchina i tam właśnie wykorzystano najbardziej polityczne, etniczne i religijne różnice w składzie ludnościowym francuskich Indochin. Nawiązano kontakt z sektą *Cao Dai*, dysponującą doskonale zorganizowaną milicją, liczącą 4500 ludzi. Współpracujący z Japończykami do 1945 członkowie *Cao Dai*, po wojnie umniejszali znaczenie tych bądź co bądź nieformalnych stosunków. *Cao Dai* współpracowała bardzo krótko ze słabym na południu Viet Minh. W 1945 roku *Cao Dai* brała czynny udział w nacjonalistycznych rozruchach w Sajgonie. To postawiło ich w pozycji najsilniejszego antykomunistycznego ugrupowania na południu Wietnamu i zakończyło jakiekolwiek układy z komunistami Ho Chi Minh. W połowie 1946 przywódca *Cao Dai* - Tran Quang Vinh porozumiał się z Francuzami, organizując do początku 1947 dozbrojone we francuską broń oddziały. 3300 bojowników tworzyło trzon sił *Cao Dai*, zorganizowano ich w 55 lotnych „brygad”. Dochodziło do tego 1500 członków sekty w „grupach samoobrony” oraz 2500 „partyzantów *Cao Dai*” w odległych rejonach Kochinchiny.

Hoa Hao - dysydencka sekta buddyjska, stała się kolejnym elementem

pomocniczych sił pro-francuskich od 1946 roku. Początkowo *Hoa Hao* (wraz z *Cao Dai*, *Binh Xuyen* i Viet Minh) tworzyła Zjednoczony Front Narodowy. *Hoa Hao* nie współpracowała z Francuzami, aż do momentu egzekucji ich przywódcy Huynh Phu So, 16 kwietnia 1947 - z rąk Viet Minh. Po zakończeniu II wojny światowej w 1945 *Hoa Hao* liczyła milion członków, z 2000 milicjantami pod dowództwem Ba Cut (zostanie zgilotynowany w 1956 z rozkazu dyktatora Wietnamu Południowego - Diema). W szczytowym momencie w drugiej połowie 1947 roku, około 15 000 uzbrojonych bojowników *Hoa Hao* wspierało armię francuską w Kochinchinie.

Binh Xuyen, w przeciwieństwie do quasi-religijnych ruchów opisanych powyżej, miała charakter organizacji kryminalnej, kontrolującej rynek przemytu narkotyków w Kochinchinie i nie tylko. Zamieszani we współpracę z tajną japońską policją *Kem-petai*, członkowie *Binh Xuyen* w 1945 roku szybko dołączyli do całego wachlarza pro-niepodległościowych ugrupowań w Wietnamie. Jesienią 1945 w niejasnej sytuacji w Sajgonie, *Bien Xyuen* zaangażowali się w starcia z Francuzami. Po śmierci w trakcie francuskiego nalotu przywódcy sekty - Ba Duonga, jego następcą Bai Vien rozpoczął negocjacje z francuskim wywiadem wojskowym. Ustalono nieoficjalne strefy wpływów w Sajgonie 16 czerwca 1948 roku. *Bien Xyuen* byli najbardziej znienawidzeni przez Viet Minh, uważano ich - nie bez elementów prawdy - za zwykłych bandytów.

Od początku nowych francuskich porządków w 1945 roku, kolonizatorzy mogli liczyć na pokrewną im religijnie społeczność katolicką Wietnamu, liczącą ponad 1 700 000 osób. Katolicy mieszkali w osobnych dzielnicach, należały do nich nawet całe miasta, jak Phat Diem. W prowincji Bentre, zamieszkałej przez 400 000 katolików, doszło do zorganizowania „Brygad Katolickich”. Zorganizował je na wyspie An Hoa francuski kapitan Leroy, osiągając znakomite rezultaty. Podzieleni na 60-osobowe grupy katolicy Wietnamczycy sformowali *Unites Mobiles de Defense de la Chretiente* (UMDB - Chrześcijańskie Mobilne Oddzia-

ły Obrony). Ogólnie, francuska inicjatywa organizowania lokalnego oporu wobec ataków Viet Minh, przyniosła dyskusyjne rezultaty. Wydaje się jednak, że uczestnictwo pomocniczych oddziałów wietnamskich po francuskiej stronie przedłużyło obecność Francji w Indochinach. Dało poniekąd fałszywe poczucie „spełnienia misji cywilizacyjnej” w starym, dobrym kolonialnym stylu, który nijak przystawał do rzeczywistości drugiej połowy XX wieku.

Prowadząc opóźniające negocjacje z Viet Minh w metropolii, Francuzi postanowili jednocześnie ogłosić powstanie „niepodległej” Kochinchiny⁸. Stało się to 1 czerwca 1946. Dla strony wietnamskiej rewolucji było to prawie równoznaczne z wypowiedzeniem otwartej wojny. Ho Chi Minh otwarcie bowiem zapowiadał jedność Wietnamu. Francuzi ogłosili w tym samym czasie autonomię Laosu i Kambodży. W Laosie doszło do walk we wrześniu 1946, konieczna była interwencja francuskich spadochroniarzy, których zrzucono nad Luang Prabang. 25 listopada 1946 roku, w okolicy leżącego na północy kraju lotniska Cat Bi, Francuzi zaangażowali się w bitwę z wyjątkowo silnym w tej okolicy Viet Minh. Ostatecznie, po trzech dniach zaciętych walk, francuski dowódca wystosował ultimatum do przedstawicieli armii Giapa. Po nieuzyskaniu odpowiedzi Francuzi dokonali pierwszego w tej wojnie aktu zastosowania odpowiedzialności zbiorowej. Stojące na dziedzińcu portu Haiphong awizo francuskie *Savorgnan De Brazza*, otrzymało rozkaz ostrzału sympatyzujących z Viet Minh dzielnic Hajfongu. Szacuje się, że głównie w wyniku pożarów wznieconych po bombardowaniu pociskami zapalającymi, zginęło nawet do 6000 ludzi. 19 grudnia rozpoczęła się wielka ofensywa, liczącego już około 50-60 tysięcy bojowników Viet Minh na cele w Tonkinie (północ Wietnamu). Jednak wzmocnione siły francuskie odparły wszystkie ataki i do wiosny 1947 wyrzuciły trzon Viet Minh poza chińską granicę.

(ciąg dalszy nastąpi)

8. Władze Kochinchiny stanowiły załączek późniejszego rządu Republiki Wietnamu (tzw. Wietnam Południowy).



Fregaty typu „Blackwood”

Już I wojna światowa w drugiej dekadzie XX stulecia, wykazała strategiczne znaczenie ofensywnych działań okrętów podwodnych, co tylko potwierdził przebieg kolejnego globalnego konfliktu, do jakiego doszło na przełomie lat trzydziestych i czterdziestych. Postęp techniczny i technologiczny, który nastąpił w międzyczasie znacznie zwiększył możliwości bojowe okrętów podwodnych, czyniąc z nich nader istotny, o ile nie najważniejszy element wojny morskiej. Zwalczanie zagrożenia ze strony operującego pod powierzchnią morza nieprzyjaciela, stało się bardzo istotnym zadaniem sił morskich, zwłaszcza w przypadku państw, których gospodarka uzależniona była od szeroko rozumianych dostaw morzem. Transport ten okazał się bowiem nader wrażliwy na podwodne zagrożenia.

Konsekwencją takiego stanu rzeczy były działania organizacyjne prowadzące się między innymi do tworzenia szeroko rozbudowanego systemu konwojowego, ale przede wszystkim masowa budowa jednostek, których podstawowe zadanie sprowadzało się do zwalczania operującego pod powierzchnią morza nieprzyjaciela. Warto przy tym zaznaczyć, że przez cały czas następowały ewolucyjne zmiany we

wspomnianej grupie jednostek eskortowych. Najlepszym tego przykładem mogła być Royal Navy, której przypadł obowiązek zabezpieczenia transportu morskiego obsługującego wyspiarską w końcu Wielką Brytanię. Brytyjczycy produkujący masowo zrazu korwety typu „Flower”, a później „River” i „Castle” (wg niektórych fregaty), począwszy od roku 1942 uzupełniali je fregatami typu „Loch”. Sytuacja w tej mierze, o ile nie liczyć dostaw amerykańskiego Lend-Lease, nie uległa zmianie do końca II wojny światowej, a nawet bezpośrednio po jej zakończeniu.

Wielka Brytania choć znalazła się w gronie zwycięskich mocarstw światowego konfliktu wyszła jednak z niego mocno osłabiona zarówno pod względem ekonomicznym jak i politycznym, co spowodowało, że dawne Imperium zaczęło już mocno trzeszczeć w szwach. Znalazło to również swoje odbicie w szeroko rozumianej sferze militarnej obejmującej Royal Navy. Z jednej strony flota dysponowała jeszcze znaczną liczbą okrętów pozostałych po zakończonej wojnie, a z drugiej brak niezbędnych środków finansowych uniemożliwił wdrażanie nowatorskich koncepcji nowych wąsko wyspecjalizowanych jednostek eskortowych, które później, bo dopie-

ro w latach 50-tych doczekały się realizacji jako fregaty ZOP „Whitby” (Typ 12), fregaty plot. „Leopard” (Typ 41) oraz fregat wsparcia lotnictwa „Salisbury” (Typ 61)¹.

Szybko jednak pojawiło się nowe zagrożenie, będące konsekwencją ponownego zaognienia się sytuacji międzynarodowej, zwanego eufemistycznie „zimną wojną”, którego stronami stali się dotychczasowi „sojusznicy” z czasów światowego konfliktu. Z jednej strony Związek Radziecki z podporządkowanymi im „demoludami”, a z drugiej Stany Zjednoczone i zachodni świat, w tym również wcześniejsi wojenni przeciwnicy.

Będący w zasadzie klasycznym mocarstwem lądowym Związek Radziecki rozpoczął jednak intensywną rozbudowę (pytanie na ile efektywną) swoich sił morskich, wśród których znaczące miejsce zajęły okręty podwodne (co było możliwe w dużej mierze dzięki specjalistom i dokumentacji pozyskanym po rozgromieniu III Rzeszy). Swoje siły podwodne, dodajmy zrazu o napędzie klasycznym, Rosjanie zamierzali wykorzystywać w głównej mierze na Oceanie Atlantyckim, co

1. Wg Moore G., *The BLACKWOOD Class, Type 14 second rate frigates*, „WARSHIP 2001-2002” pod red. Preston A, London 2002.

w jakimś sensie naruszało powstałe po wojnie status quo.

Taki stan rzeczy spowodował, że mimo trudności Director of Naval Construction (DNC) Royal Navy kontynuował prace projektowo-konstrukcyjne nowych wyspecjalizowanych okrętów, koncentrując uwagę między innymi na ich układzie napędowym. Rozważano wykorzystanie silników wysokoprężnych bądź układu turbin parowych, stosowanego wcześniej na niszczycielach eskortowych typu „Hunt”. Te ostatnie próbowano nawet modernizować do wersji szybkich fregat, nie osiągając jednak zadawalających efektów. W zakresie uzbrojenia skoncentrowano się na wyposażeniu jednostek w wachlarz różnorodnej broni do zwalczania okrętów podwodnych przy równoczesnej marginalizacji artylerii pokładowej ograniczonej raptem do 2 dział kal. 40 mm.

Nie od rzeczy jest również zwrócenie uwagi na lawinowy wzrost cen planowanych okrętów, które jeszcze w listopadzie 1945 miały kosztować jednostkowo 675,5 tys. £, by w 1949 osiągnąć poziom 1100 tys.£² Wzrost ten miał głównie charakter inflacyjny i wiązał się z trwałym osłabieniem brytyjskiej waluty. W sumie jednak czynnik ekonomiczny był istotnym elementem spowalniającym rozwój nowych jednostek w osłabionym wojną kraju, tym bardziej, że wzorem wcześniejszych konfliktów wojennych należało zakładać względnie masową ich produkcję.

Ostatecznie w lipcu 1949 zdołano skryształizować założenia taktyczno-techniczne nowych fregat – większych Typu 12 oraz mniejszych specjalnych ZOP typu 14. Interesujący nas typu 14 miał posiadać wyporność pełną rzędu 1300-1400 t oraz prędkość około 24 węzłów, którą zapewniała pojedyncza turbina parowa. Zasięg miał sięgać 4500 Mm przy prędkości 12 węzłów. Planowane uzbrojenie obejmowało pojedynczy miotacz pocisków pop „Limbo”, 4 wyrzutnie torped pop oraz podwójnie sprzężone dział kal. 40 mm Bofors wraz z niezbędnym wyposażeniem elektronicznym w postaci sonarów i radarów, zaś załoga liczyła 160 marynarzy i oficerów. W oparciu o wspomniane parametry powstał wstępny projekt, który został zaaprobowany 26 października 1949, stając się podstawą do dalszych prac. Jednym

z istotnych wymogów postawionych przez Board of Admiralty wobec kolejnej wersji projektu w maju 1950 była możliwość pokonania Oceanu Atlantyckiego przez jednostkę bez konieczności uzupełniania po drodze paliwa.

Nie udało się przy tym jednak uzyskać takich rozwiązań by za koszt budowy pojedynczej większej jednostki powstawały 2 mniejsze. Szacunkowy koszt większych miał wynosić 1100 tys. £, a mniejszych bagatela 875 tys. £.

Realny konflikt zbrojny zagrażający światowemu bezpieczeństwu, jakim okazała się tzw. „Wojna Koreańska” w początku lat 1950-tych, spowodował, że fregaty ZOP typu 14, nazywane ironicznie „korwetami III wojny światowej”, z uwagi na braki nowoczesnych eskortowców mimo swych niedoskonałości, zostały skierowane do produkcji, co oczywiście nie oznaczało wcale ich automatycznego szybkiego pojawienia się w składzie floty

W Programie 1951/2 znalazły się dwie pierwsze jednostki serii, a pozostałych 10 trafiło do kolejnego Programu 1952/3. Jeszcze w roku 1951 zakładano wstępnie, że w każdym z dalszych Programów 1954/5 oraz 1955/6 znajdzie się po następnych 10 okrętów, mimo, że nie do końca odpowiadały one wymogom NATO. Realizacja programów została wstrzymana w grudniu 1953, bowiem wcześniej, bo 27 sierpnia tego roku strony podpisały w Panmunjon zawieszenie broni wstrzymujące, a *de facto* kończące militarną fazę konfliktu na Półwyspie Koreańskim. Wykonanie Programów 1954/5 i 1955/6 zredukowano do jedynie 2 fregat w każdym, by ostatecznie zrezygnować z ich wykonania w roku 1956.

Warto zwrócić uwagę, że w roku 1954 marynarka wojenna Indii zamówiła w Wielkiej Brytanii 3 fregaty ZOP typu 14 dla własnych potrzeb.

Ostatecznie rzeczywista budowa fregat ZOP w liczbie 12 jednostek została osadzona w Nowym Programie 1951-52 (New Construction Programme), zatwierdzonym 21 marca 1951. Pewne działania, z uwagi na faktyczny czas ich realizacji zostały jednak podjęte już wcześniej. I tak między innymi we wrześniu 1950 w zakładach John I. Thornycroft & Co. w Woolston, Southampton oraz J. Samuel White & Co. Ltd w Cowes na Wyspie Wight zamówiono siłownię dla 2 pierwszych okrę-

tów serii, tak by można było przystąpić do ich montażu we wrześniu 1952. Równocześnie w tym samym czasie zamówiono w stoczni Yarrow & Co. Ltd w Scotstoun, Glasgow zamówiono dokumentację roboczą i rysunki nowych fregat ZOP typu 14, które zamierzano budować wzorem wojennych korwet typu „Flower” i kilku stocznich³.

Nawiązując do wcześniejszej brytyjskiej tradycji nazewnictwa eskortowców jeszcze z okresu II wojny światowej – „Loch”, „Bay” czy „River”, pierwotnie w roku 1950 zamierzano nadać jednostkom nazwę „Firth”, co w języku polskim odpowiada odnodze morskiej. Później zmieniono koncepcję nadając fregatom nazwiska zasłużonych dowódców Royal Navy, głównie doby wojen napoleońskich, w tym między innymi uczestników zwycięskiej bitwy pod Trafalgarem.

Umowy na budowę 12 fregat ZOP typu 14 zawarto z pięcioma brytyjskimi stoczniami:

- J. Samuel White & Co., Cowes, wyspa Wight oraz Yarrow & Co. Ltd, Scotstoun k. Glasgow - po trzy okręty;
- John I. Thornycroft & Co. Ltd., Woolston k. Southampton; Alex Stephen & Sons Ltd, Govan k. Glasgow oraz Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd, Wallsend k. Newcastle - po dwa okręty.

Stępkę pod pierwszą jednostkę serii - *Duncan* F 48, położono na pochylni stoczni J. Samuel White & Co. Ltd. W Cowes na Wyspie Wight w dniu 17 października 1952.

Zamówienia ze strony Marynarki Wojennej Indii trafiły do stoczni J. Samuel White & Co. Ltd. (dwa okręty) oraz Alex Stephen & Sons Ltd (jeden). Do ich realizacji przystąpiono jednak dopiero w połowie lat 50-tych, kładąc stępkę pod pierwszą z nich *Khukri* 29 grudnia 1955.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne Kadłub

Wyporność standardowa fregat typu „Blackwood” wynosiła 1180 t (wg innych źródeł jedynie 1100 t), a pełna odpowiednio 1456 t (1460 t), choć niekiedy mowa jest również nawet o 1535 t. Pozwalała na to długość całkowita kadłuba 94,5 m, a długość w linii wodnej 91,4 m. Szerokość kadłuba sięgała 10,1

² Wg Moore G., *The BLACKWOOD...*

³ Wg Moore G., *The BLACKWOOD...*

Fregaty typu „Blackwood”

Fregaty ZOP typu 14 „Blackwood”							
Nazwa	Nr burtowy	Stocznia	Nr budowy	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby	Koszt budowy
Wielka Brytania							
<i>Blackwood</i>	F 78	Thornycroft	4149	14.9.1953	4.10.1955	22.8.1957	1 769 000 £
<i>Duncan</i>	F 80		4150	17.12.1953	30.5.1957	21.10.1958	1 960 000 £
<i>Dundas</i>	F 48		White	1969	17.10.1952	25.9.1953	16.3.1956
<i>Exmouth</i>	F 84	1970		24.3.1954	16.11.1955	20.12.1957	1 422 000 £
<i>Grafton</i>	F 51	1971		25.2.1953	13.9.1954	8.1.1957	1 411 000 £
<i>Hardy</i>	F 54	Yarrow	2012	4.2.1953	25.11.1953	15.12.1955	1 449 000 £
<i>Keppel</i>	F 85		2013	27.3.1953	21.8.1954	6.7.1956	1 506 000 £
<i>Malcolm</i>	F 88		2032	1.2.1954	18.10.1955	12.12.1957	1 582 000 £
<i>Murray</i>	F 91	Stephen	638	30.11.1953	22.2.1955	5.6.1956	1 625 000 £
<i>Palliser</i>	F 94		639	15.3.1955	10.5.1956	13.12.1957	1 620 000 £
<i>Pellew</i>	F 62	Swan Hunter	1829	5.11.1953	29.9.1954	26.7.1956	1 548 000 £
<i>Russell</i>	F 97		1831	11.11.1953	10.12.1954	7.2.1957	1 581 000 £
Indie							
<i>Khukri</i>	F 149	White	1987	29.12.1955	20.11.1956	15.7.1958	b.d.
<i>Kuthar</i>	F 146		2000	19.9.1957	14.10.1958	listopad 1959	
<i>Kirpan</i>	F 144	Stephen	655	5.11.1956	19.8.1958	lipiec 1959	
Stephen - Alex Stephen & Sons Ltd, Govan; Swan Hunter - Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd., Newcastle; Thornycroft - John I. Thornycroft & Co. Ltd., Woolston; White - J. Samuel White & Co., Cowes; Yarrow - Yarrow & Co. Ltd., Scotstoun							

Stephen - Alex Stephen & Sons Ltd, Govan; Swan Hunter - Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd., Newcastle; Thornycroft - John I. Thornycroft & Co. Ltd., Woolston; White - J. Samuel White & Co., Cowes; Yarrow - Yarrow & Co. Ltd., Scotstoun

m (wg innych źródeł nawet 10,7 m), a maksymalne zanurzenie 4,7 m.

Jednostki budowane na pochylniach z prefabrykowanych segmentów, co miało stanowić przygotowanie do ewentualnej ich masowej produkcji w razie wojny, posiadały wysmukły i raczej niewielki kadłub, zwłaszcza, gdy uwzględnimy fakt, że wyposażono je w uzbrojenie pop analogiczne jak na większych fregatach typu 12 „Whitby”. Prosta konstrukcja kadłuba okazała się jednak zbyt delikatna do służby na otwartym oceanie. Aby załagodzić ten

niedostatek w latach 1958-1959 dokonano niezbędnego wzmocnienia jego konstrukcji⁴. Zabieg ten umożliwił w późniejszym okresie wykorzystanie części okrętów typu „Blackwood” do służby w ochronie rybołówstwa, między innymi na wodach Islandii.

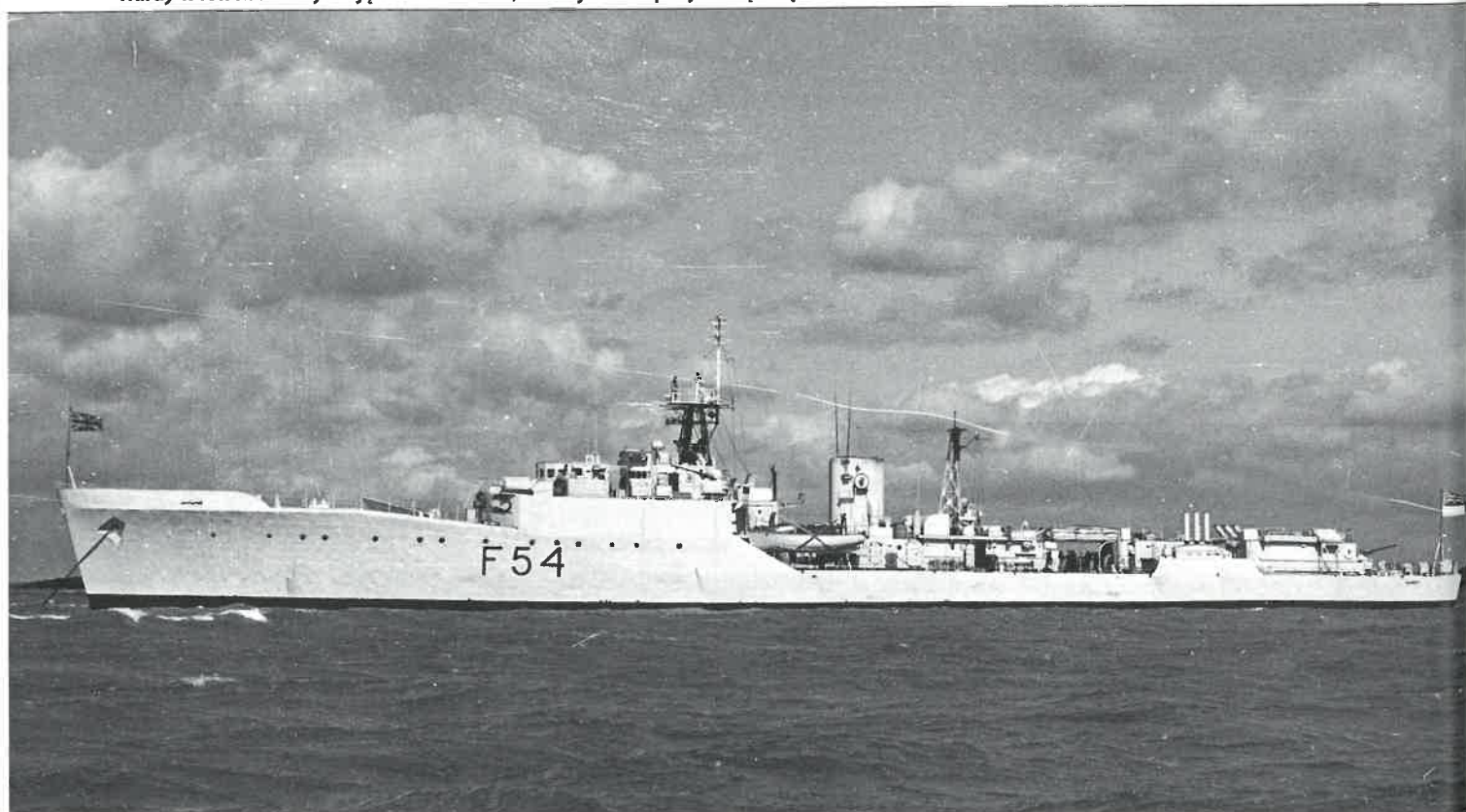
Skromne rozmiary kadłuba okazały się w praktyce jednym z istotnych mankamentów fregat ZOP typu 14, który utrudniał zarówno bieżącą eksploatację okrętów jak i ewentualne modernizacje. Niewielkie pomieszczenia mieszkalne, ogólnego

przeznaczenia jak i służbowe stanowiły problem w pracy załogi, co więcej na jednostkach tego typu z braku niezbędnej powierzchni niemożliwe było zaokrętowanie jakiegokolwiek dowództwa zespołu czy grupy. Z drugiej strony brak możliwości montażu wyposażenia czy uzbrojenia uniemożliwiał ich modernizację, a tym samym przyczynił się do skrócenia czasu ich efektywnego wykorzystania.

4. Wg „Jane's Fighting Ships 1971-72” pod red. Blackman R, London 1972

Hardy w lewoburtowym ujęciu z 1957 roku, ukazuje nam specyficzną linię kadłuba.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Keppel w 1959 roku. Dobrze widać linie kadłuba części dziobowej oraz kształt nadbudówki.

Fregaty ZOP typu 14 posiadały niską nadbudówkę, co niewątpliwie wpływało na postrzeganie ich sylwetki. W przeciwieństwie do wcześniejszych modeli okrętów tej i podobnych klas, dysponowały zamkniętą sterówką zintegrowaną z bryłą nadbudówki, co miało stanowić zabezpieczenie na wypadek zastosowania przez nieprzyjaciela broni masowego rażenia⁵.

Zlokalizowane w nadbudówce pomieszczenia mostka, centrali operacyjnej oraz pomieszczenia kontroli ASDIC posiadały ochronę przeciwdziałkową w postaci płyt stalowych.

Siłownia

Jednostki typu „Blackwood” po długich deliberacjach obejmujących tak-

że alternatywne zastosowanie silników wysokoprężnych, otrzymały ostatecznie jako napęd główny pojedynczy zespół turbin parowych Y.100 systemu Parsons⁶ z przekładnią redukcyjną o łącznej mocy 15 000 KM. Turbiny poruszały pojedynczy wał napędowy zakończony śrubą napędową o 4 piórach i średnicy 3,66 m, wykonującą do 220 obrotów na minutę.

Jednośrubowy napęd stanowił zapewne nawiązanie do rozwiązania zastosowanego na korwetach wojennej budowy typu „Flower” (późniejsze brytyjskie eskortowce typów „Loch”, „Bay” czy „River” posiadały już napęd dwuśrubowy). Był on niewątpliwie prostszy w budowie, a co zatem idzie również i tańszy, jednak w istotny spo-

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa
sób ograniczał ważną w działaniach niezawodność okrętów.

Parę dla turbin o temperaturze 454°C i ciśnieniu roboczym 38,7 atm. dostarczały 2 kotły parowe systemu Babcock & Wilcox, opalane paliwem płynnym.

W trakcie prób odbiorczych pierwszy z oddanych do eksploatacji okrętów, *Hardy*, osiągnął prędkość 27,85 węzła przy mocy siłowni 14 830 KM i 229 obrotach śruby na minutę. W rocznikach flot prędkość maksymalną fregat Typu 14 określano zrazu na 27 węzłów, a prędkość morską na 24,5 węzłów.

5. Wg Moore G., *The BLACKWOOD...*

6. Jednostki *Hardy* i *Keppel* wyposażono w turbiny parowe projektu English Electric Co., a pozostałe systemu Parsons.

Tym razem Murray w prawoburtowym ujęciu, 1956 rok. Widoczne rozmieszczenie uzbrojenia oraz elektroniki. Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Exmouth w nowej konfiguracji jako okręt doświadczalny nowej siłowni złożonej z turbin gazowych, ujęcie z 1974 roku. Z racji tego zabudowano też nowy komin.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

Później parametry te ograniczono do 25 i odpowiednio 22 węzłów.

Zapas paliwa wynoszący 275 t (a nawet 300 t na okrętach budowanych dla Indii) zapewniał zasięg rzędu 4000 Mm przy prędkości ekonomicznej wynoszącej 12 węzłów⁷, choć niektóre źródła mówią o 4500 Mm, a nawet 5200 Mm przy tej prędkości.

Mówiąc o układzie napędowym fregat ZOP typu 14 należy wspomnieć, że w większości przypadków zarówno turbiny jak i kotły parowe były produkowane bezpośrednio przez stocznie budujące okręty. Wyjątek stanowiły 4 jednostki, a mianowicie:

- *Pellew* i *Russell* – wyposażone przez The Wallsend Slipway & Engineering Co. Ltd. z Wallsend-on-Tyne,
- *Grafton* i *Malcolm* – wyposażone przez Parsons Marine Steam Turbine Co. z Wallsend-on-Tyne.

Mówiąc o siłowniach warto wspomnieć również o fakcie dotyczącym okrętu typu 14. Jesienią roku 1965 Board of Admiralty podjęła działania w kierunku wdrożenia zastąpienia na części jednostek dotychczasowych turbin parowych turbinami gazowymi wywodzącymi się z silników stosowanych w lotnictwie. Jako przedmiot prób została wybrana fregata *Exmouth* na której działający układ napędowy zastąpiono 3 turbinami lotniczymi pracującymi w systemie COGOG. Projekt przebudowy został opracowany przez Yarrow-Admiralty Research De-

partment we współpracy z Bristol Siddeley Engines Ltd.

Zastosowanie nowych turbin pozwoliło na oszczędności wagowe, ułatwiło ich wymianę, spowodowało jednak konieczność budowy nowego komina, o innym potężniejszym kształcie, umieszczonego bliżej rufy by umożliwić nie tylko usuwanie spalin, ale również pobieranie powietrza niezbędnego do pracy turbin gazowych. Co ważniejsze pracą nowej turbinowej siłowni można było kierować bezpośrednio z mostka.

Modernizacji, na największej skieowanej do tych prac jednostce, dokonano w dniach między 10 lutego a 20 lipca 1968 w HM Dockyard Chatham. W przedniej siłowni *Exmouth* zamontowano pojedynczą turbinę Rolls-Royce Olympus TM1 o mocy 22.500 KM, a w tylnej 2 turbin Rolls-Royce Proteus Type 10M/533, każda o mocy 3250 KM (łącznie moc 6500 KM)⁸. Układ przekazujący napęd za pomocą przekładni na wał napędowy uniemożliwiał równoczesne wykorzystanie wszystkich turbin. W największym uproszczeniu, turbina Olympus zapewniała wysoką prędkość, podczas gdy obie turbiny Proteus prędkość ekonomiczną. Równocześnie turbina gazowa opracowana przez Centrax Ltd. z Newton Abbot zapewniała napęd głównego generatora elektrycznego okrętu⁹.

Rozwiązanie techniczne sprawdzone na pokładzie *Exmoutha* zostało

w przyszłości zastosowane na niszczycielach typu 42 (Sheffield) i fregatach typu 21 (Amazon).

Uzbrojenie

Zgodnie z założeniami projektowymi jednostki typu „Blackwood” były pierwszymi specjalistycznymi fregatami ZOP Royal Navy, co oczywiście miało przełożenie na ich uzbrojenie, które na podstawowym zadaniem było zwalczanie podwodnego wroga.

Podstawowym elementem uzbrojenia przeciw okrętom podwodnym były 2 miotacze raketowych bomb głębinowych „Limbo” Mk 10 (A/S Mortar Mk 10 „Limbo”) kal. 305 mm. Każdy z moździerzy posiadał 3 lufy z których wyrzeliwał raketowe bomby głębinowe o masie 181,4 kg, w tym głowica bojowa wypełniona Minolem o wadze 94 kg. Zasięg „Limbo” wynosił od 366 m do 914 m, a jego obsługę stanowiło 3 marynarzy. Waga każdego z moździerzy z etatowym zapasem amunicji wynosiła około 36,6 t. Etatowy zapas amunicji każdego z moździerzy wynosił 60 bomb głębinowych, co pozwalało na oddanie 30 salw. W lokalizacji celów podwodnych z uzbrojeniem współpracował sonar typu 170.

7. Wg „Jane's Fighting Ships 1971-72”.

8. Wg Moore G, *The BLACKWOOD...*, wg innych źródeł odpowiednio 23 200 KM oraz łącznie 8500 KM, co zapewniało prędkość maksymalną 22 węzłów, a 22 węzły prędkość ekonomiczną.

9. Wg „Jane's Fighting Ships 1967-68” pod red. Blackman R, London 1968

Moździerze „Limbo” zostały umieszczone na lewej oraz prawej burcie w części rufowej jednostek, przy czym ten na prawej był bliżej rufy, a na lewej bliżej dziobu.

Biorąc pod uwagę fakt, że uzbrojenie pop jednostek typu 14 stanowiło powtórzenie rozwiązania zastosowanego na większych, choć uniwersalnych fregatach typu 12 „Whitby”, część okrętów serii¹⁰ otrzymała również 4 wyrzutnie torpedowe kal. 533 mm dla torped pop. Dwie dwururowe, w pewnym sektorze obrotowe (wychylne), wyrzutnie zostały zamontowane na lewej i prawej burcie, na wysokości komina. Wyrzutnie były przystosowane do użycia torped Mk 20E Bidder o wadze 821 kg, w tym głowica bojowa 89 kg i długości 6,46 m. Zasięg torped wynosił 10 000 m, a prędkość 20 węzłów.

Wyrzutnie nie posiadały zapasowych torped, co uniemożliwiało ich ewentualne przeładowanie w trakcie akcji. Wyrzutnie torpedowe jako element uzbrojenia zostały zdemontowane we wczesnych latach 60-tych z powodu niepowodzenia programu Bidder, podobnie jak to miało miejsce w przypadku fregat innych typów¹¹.

Fregaty ZOP typu 14 otrzymały nader skromne, w porównaniu z wcześniejszymi modelami, uzbrojenie artyleryjskie składające się z 3 pojedynczych dział kal. 40 mm L/60 Mk 7 Bofors, choć część źródeł wskazuje, że był to wariant Mk 9. Działa zo-

stały rozmieszczone na lewej i prawej burcie w obrębie dachu bryły nadbudówki oraz na pokładzie rufowym. To ostatnie zostało zdemontowane jeszcze w latach 60-tych.

Działa wystrzeliwały pociski o wadze 0,9 kg z prędkością początkową 880 m/s. Szybkostrzelność teoretyczna do 120 wystrzałów/minutę z lufy, w praktyce jednak znacznie niższa. Kąt podniesienia lufy w przedziale od -5° do +90° z prędkością 55°/s. Teoretyczny kąt ostrzału w płaszczyźnie poziomej 360° z prędkością przemieszczania lufy 50°/s, praktycznie jednak sektor ten uzależniony był od umiejscowienia dział. Działo kal. 40 mm L/60 Bofors ustawione na dachu bryły nadbudówki miały ten sektor mocno ograniczony, w czym zgodne są wszystkie źródła. Waga dział na stanowisku bojowym 1,981 t. Zapas amunicji dla dział umieszczonych na nadbudówce wynosił 1488 pocisków na lufę, dla dział rufowego odpowiednio 288 sztuk¹².

Elektronika

Okręty typu „Blackwood” zostały wyposażone w radar nawigacyjny typu 974 o mocy 7 kW, który zapewniał obserwację powierzchni morza w promieniu 25 Mm. Do współpracy z artylerią pokładową kal. 40 mm służył radar dozoru powietrznego typu 291 o mocy 100 kW i zasięgu 35 Mm.

Realizację podstawowych zadań fregat, jakimi było zwalczanie zagrożeń

nia ze strony podwodnego nieprzyjaciela zapewniał zespół 3 sonarów, które współpracowały z systemem „Limbo”. Były to:

- sonar Kelvin Hughes typu 162 – dozoru okrężnego z opływką pod kadłubem, pracujący na częstotliwości 50 kHz,
- sonar Graseby typu 174 – podkadłubowy, poszukiwawczy średniego zasięgu,
- sonar Graseby typu 170 – podkadłubowy, bliskiego zasięgu wskazujący cele w bezpośredniej współpracy z moździerzami raketowych bomb głębinowych „Limbo”.

Znaczne rozbieżności panują wśród źródeł co do liczebności załogi fregat ZOP typu 14. W rocznikach „Jane’s Fighting Ships 1967-68” oraz „Jane’s Fighting Ships 1971-72” jest mowa o 140 osobach, w tym 8 oficerach¹³. We wcześniejszej publikacji „Jane’s Fighting Ships 1959-60” liczebność załogi jest znacznie skromniejsza i liczy raptem 111 osób, w tym 7 oficerów. Podobną liczbę – 112 prezentują również niektóre źródła internetowe.

Przebieg służby

Fregaty ZOP typu 14 zaczęły zasilać skład Royal Navy począwszy od grud-

10. Były to *Blackwood, Duncan, Exmouth, Malcolm i Palliser*.

11. Wg Friedmana N, *British Destroyers and Frigates – the Second World War and after*, London 2006

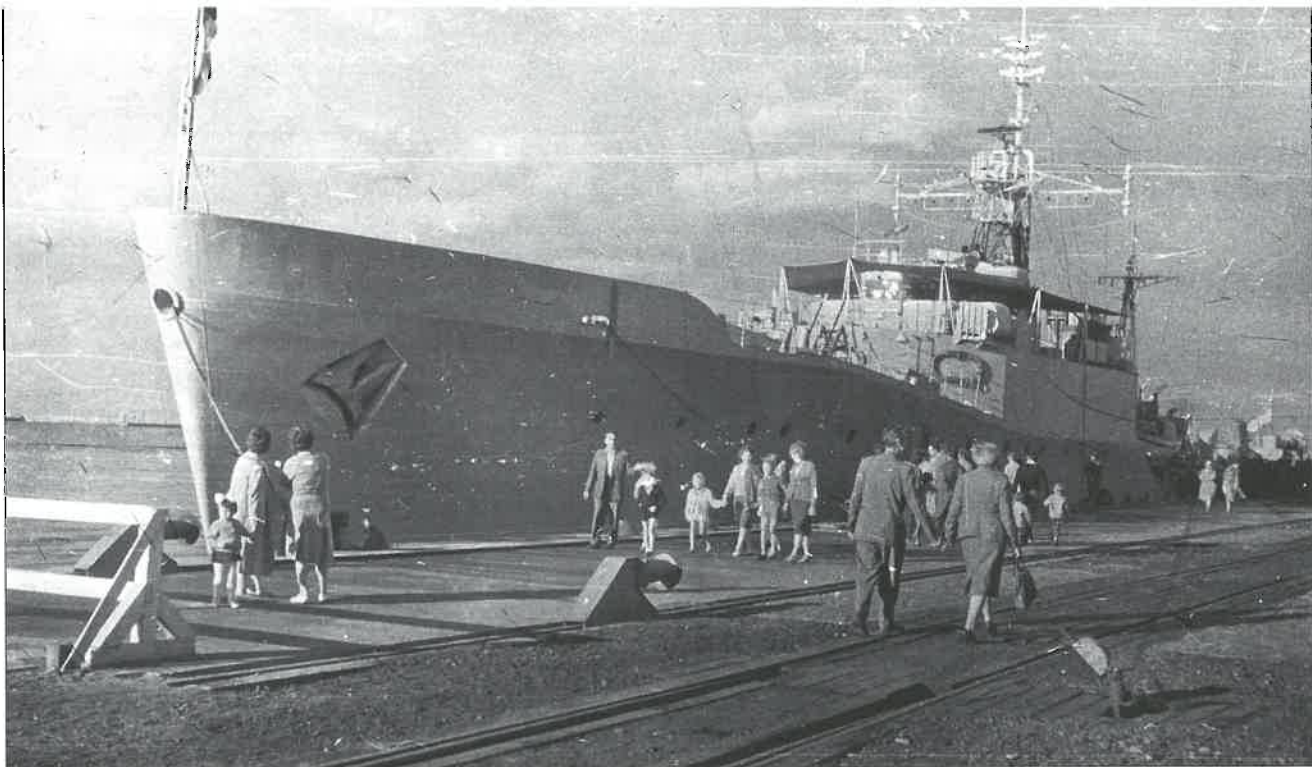
12. Wg Moore G., *The BLACKWOOD...*

13. Podobną liczbę – 142 marynarzy i oficerów podaje Moore G., *The BLACKWOOD...*

Russel w drugiej połowie lat 60-tych. Dobrze widoczne działa kal. 40 mm po bokach masztu oraz oba miotacze „Limbo” na rufie. Rufowe działo kal. 40 mm już zdemontowano.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Blackwood podczas wizyty w Gdyni, 3-6 lipca 1961 roku.

Fot. Andrzej Rodziewicz

nia 1955 roku (*Hardy*), zaś ostatni okręt serii *Duncan* wszedł do służby w październiku 1958 roku. Generalnie jednostki pełniły służbę na wodach brytyjskich w oparciu o bazy w Portland i Londonderry w Irlandii Północnej, specjalizując się w działaniach przeciwpodwodnych. Okręty bazujące w Portland były w znacznym stopniu wykorzystywane do działań szkoleniowych.

W związku z wybuchem tzw. Pierwszej Wojny Dorszowej¹⁴ jesienią 1958 roku część fregat została skierowana do realizacji zadań związanych

z ochroną rybołówstwa na wodach Islandii w ramach Fishery Protection Squadron.

Biorąc pod uwagę relatywnie niewielkie gabaryty fregat typu „Blackwood” utrudniające, by nie powiedzieć uniemożliwiające poważniejsze modernizacje czy przebrojenia, jednostki po relatywnie bardzo krótkim czasie służby zostawały począwszy od 1970 sukcesywnie wycofywane i w konsekwencji kierowane do kasacji.

W największym skrócie losy poszczególnych przedstawicieli typu 14 potoczyły się w następujący sposób:

Blackwood - Wchodził w skład 20th Frigate Squadron. W dniach 3-6 lipca 1961 złożył (wraz z fregatą *Puma* typu „Leopard”) wizytę w Gdyni (okrętem dowodził LtCdr B. Salway, zespołem Cdr John Marriott). W ramach pobytu załogi okrętów odwiedziły Wester-

14. Pierwsza Wojna Dorszowa 1.9.1958-12.11.1958 konflikt między Islandią a Wielką Brytanią w związku ze zwiększeniem przez wyspę strefy wyłączności połowów z 4 Mm do 12 Mm. Brytyjczycy nadal kontynuowali połowie w tej strefie tyle, tylko że pod osłoną własnych okrętów wojennych. Później w latach 1970-tych nastąpiła Druga i Trzecia Wojna Dorszowa. Arbitraż Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w Hadze nie rozwiązał konfliktu, który ostatecznie uregulowano dopiero w 1978 roku

Blackwood i Palliser w rezerwie, Fareham Creek, Portsmouth, 26 września 1975 roku.

Fot. © Hartmut Ehlers





Duncan w portretowym ujęciu z maja 1964 roku.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

platte oraz aliancki cmentarz wojskowy w Malborku, zaś grupa oficerów złożyła wizytę samolotem w Warszawie. Brytyjscy marynarze rozegrali również mecz piłki nożnej z WKS Flota Gdynia na stadionie Arki. Natomiast oba okręty zostały odwiedzone przez ok. 1,5 tys. mieszkańców Trójmiasta. W roku 1967 okręt został przeniesiony do Gosport (Portsmouth), gdzie do 1974 pełnił funkcję portowej jednostki szkoleniowej. W 1976 przeholowany do Troon w Szkocji, gdzie od 16 listopada poddano go złomowaniu.

Duncan - W latach 1958-1965 (Pierwsza Wojna Dorszowa i później) pełnił funkcję flagowca Fishery Protection Squadron. W sierpniu 1960 roku eskortował królewski jacht *Britannia*. W 1964 roku uczestniczył w otwarciu nowego mostu drogowego w Forth. W 1961 roku odwiedził Nantes, w 1963 – Oslo i Reykjavik, a w 1965 – Kopenhagę. W 1967 roku przeszedł remont w Rosyth Naval Dockyard. W 1967 oraz ponownie w 1970 roku uczestniczył w *Portsmouth Navy Days*. Od 1970 roku w składzie Portland Training Squadron, a następnie od 1971

portowy tender (stacjonarna jednostka szkoleniowa) w bazie HMS *Caledonia* w Rosyth. Złomowany od lutego 1985 w Medway.

Dundas - W roku 1957 uczestniczył w realizacji filmu *The Little Hut*. Przydzielony do 2nd Frigate Squadron w Portland, gdzie głównie zajmował się szkoleniem w zakresie zwalczania celów podwodnych. 18 kwietnia 1962 uratował rozbitków z niemieckiego statku *Augustburg*, który zatonął 24 Mm na pd. od Nab Tower. W 1966 udział w *Portsmouth Navy Days*, a następnie 14-miesięczny remont w Gi-

Smutna fotografia Exmoutha wykonana 14 kwietnia 1979 roku w Steel Supply (Western) Ltd, Neath.

Fot. © Hartmut Ehlers





Malcolm podczas wizyty w Hamburgu, koniec lat 50-tych. Na wysokości rufowego masztu widoczna dwururowa wyrzutnia torped kal. 533 mm.
Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

braltarze do 21 czerwca 1968. W 1970 udział w uroczystościach *Silver Jubilee Fleet Review* w Spithead. Złomowany od kwietnia 1983 w szkockim Troon.

Exmouth - Po kilkuletniej służbie wytypowany jako jednostka eksperymentalna w zakresie wykorzystania turbin gazowych jako napędu głównego dużych jednostek nawodnych. Po pracach modernizacyjnych, przebudowie i próbach 5 czerwca powrócił do składu floty. Rejs na Morze Śródziemne, gdzie w oparciu o bazę na Malcie przeprowadzano różnorodne testy nowego napędu. Odwiedził również Kretę. Powrót do bazy w Cha-

Keppel i Paliser rezerwie, Portsmouth, 7 kwietnia 1975 roku.

tham, a następnie na Isle of Portland. Operował w składzie 2nd Frigate Squadron w Portland. Wycofany z służby 3 lutego 1979, od 9 lutego złomowany w Swansea.

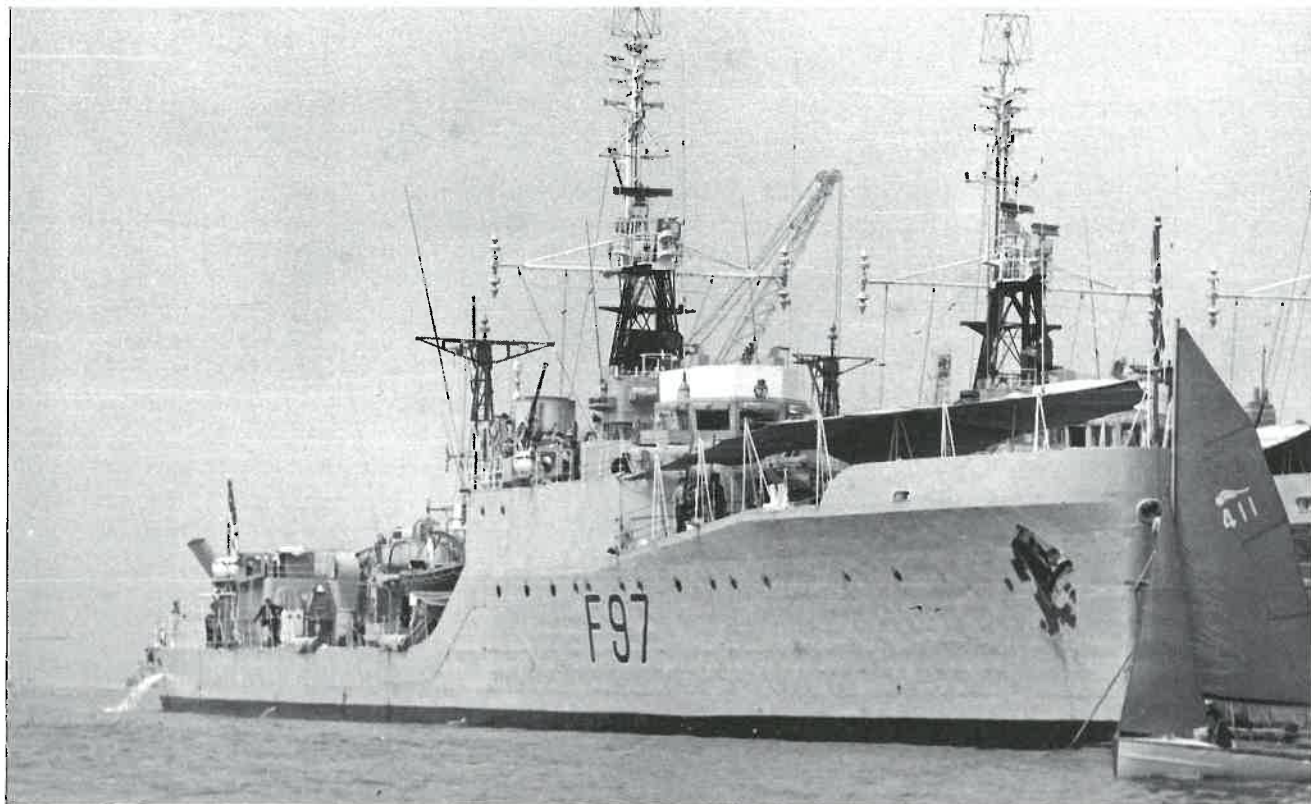
Grafton - W okresie między styczniem 1957 a marcem 1963 roku w składzie 2nd Frigate Squadron w Portland, a następnie remont w Portsmouth Dockyard. Kolejny przydział to 20th Frigate Squadron w Londonderry w Irlandii Północnej. W latach 1967 i 1968 uczestniczył w *Portsmouth Navy Days*. W kwietniu 1969 wycofany ze służby, od września 1970 hulk w Rosyth. Sprze-

dany 7 grudnia 1971 i złomowany od 14 grudnia w Inverkeithing.

Hardy - Początkowo w składzie 3rd Training Squadron w Londonderry. W 1957 roku przesunięty do 2nd Training Squadron w Portland. Kolejny przydział to 20th Frigate Squadron w Londonderry, a następnie w 1967 roku ponownie 2nd Frigate Squadron. W tym roku uczestniczył w *Portsmouth Navy Days*, a w 1977 roku w *Silver Jubilee Fleet Review*. W sierpniu 1977 przeniesiony do rezerwy (Standby Squadron). W dniu 3 lipca 1983 roku zatopiony koło Gibraltaru jako okręt-cel po trafieniu pociskiem ra-

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





Russel w ujęciu dziobowym, baza Portsmouth, 1972 rok.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa

kietowym „Exocet” w centrum dowodzenia, torpedą Mk 8 kal 533 mm, pociskiem raketowym „Sea Skua” oraz licznymi pociskami artyleryjskimi kal. 114 mm i 30 mm¹⁵.

Keppel - Po zakończeniu służby złomowany od 27 kwietnia 1979 w Sittingbourne przez firmę Liguria Maritime Ltd.

Malcolm - W czasie Pierwszej Wojny Dorszowej operował na wodach islandzkich, początkowo w oparciu o bazę w Edynburgu, a następnie Rosyth. Sprzedany na złom 13 sierpnia 1973, od 24 sierpnia złomowany przez T. Ward & Co. Ltd. w Inverkeithing.

Murray - W roku 1960 uczestniczył wraz z innymi jednostkami typu „Blackwood” w realizowanym w Portland przez reżysera Normana Wisdom filmie *The Bulldog Breed*. Sprzedany na złom 14 sierpnia 1970, wkrótce potem złomowany przez Arnott Young & Co. (Shipbreakers) Ltd w Dalmeir.

Palliser - W końcu lat 50-tych i początku 60-tych w czasie Pierwszej Wojny Dorszowej oraz później operował na wodach islandzkich. Złomowany od 16 marca 1983 przez Deans Marine w Neath.

Pellew - W latach 1964-1965 odwiedził Calais, Kilonię, Vlissingen, Cherbo-

urg i Jersey. W 1965 roku w składzie 2nd Frigate Squadron w Portland. W tym samym roku wziął udział w *Portsmouth Navy Days*. Patronat nad okrętem objęło miasto Teignmouth. Sprzedany na złom 26 kwietnia 1971, od 17 maja złomowany przez H. K. Vickers w Fleetwood.

Russell - W roku 1957 w składzie 2nd Frigate Squadron w Portland. W styczniu 1958 roku przesunięty do Fishery Protection Squadron. Uczestniczył w Pierwszej Wojnie Dorszowej, a później również operował na wodach islandzkich. W dniu 4 września 1960

15. Wg Moore G., *The BLACKWOOD...*

Indyjski *Khukri* w pięknym burtowym ujęciu z września 1958 roku na wodach brytyjskich. Ciekawe, że fregata nie posiada jeszcze zamontowanych dział kal. 40 mm, które zapewne montowano dopiero w Indiach.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa



roku doszło w pobliżu Westfjords do kolizji fregaty z islandzkim patrolowcem *Ægir*. W dniu 12 listopada tego roku nastąpiło kolejne starcie z islandzkim patrolowcem w obronie brytyjskiego trawlera łowiącego w strefie wyłączności połowów. Po przebudowie w Rosyth jednostka dołączyła do 20th Frigate Squadron w Londonderry. W roku 1966 fregata uczestniczyła w *Portsmouth Navy Days*. Sprzedany na złom 1 lipca 1985, wkrótce potem złomowany w Portsmouth.

W porównaniu z brytyjskimi losy indyjskich fregat typu „Blackwood” okazały się jednak bardziej dramatyczne.

Khukri - Jednostka wraz ze swymi bliźniakami uczestniczyła w roku 1961 w operacji „Vijay” (usunięciu Portugalczyków z ich posiadłości na obszarze Indii, głównie Goa). Okręt wchodząc w skład 14th Frigate Squadron w ramach Western Fleet wziął udział w wojnie indyjsko-pakistańskiej roku 1971 (d-ca Cpt. Mahendra Nath Mulla). W dniu 9 grudnia (wg niektórych źródeł miało to miejsce o dzień wcześniej – 8 grudnia) w odległości 30 Mm od Diu (prowincja Gudźarat) na zachodnim wybrzeżu wykrył pakistański okręt podwodny *Hangor* (francuski typ „Daphne”, d-ca kmdr Ahmad Tasnim). Ten jednak okazał się skuteczniejszy i trafił fregatę dwoma, wg innych źródeł trzema torpedami. Indyjski okręt poszedł na dno w czasie dwóch minut ze 194 członkami załogi, w tym 18 oficerami, na pokładzie¹⁶.

Kirpan - Uczestniczył w roku 1961 w operacji „Vijay”, a następnie w składzie 14th Frigate Squadron w wojnie indyjsko-pakistańskiej 1971 (d-ca Cdr. Rishi Raj Sood). W dniu 9 grudnia roku bezpośrednio po zatopieniu *Khukri* jednostka podjęła działania w celu wykrycia i zniszczenia podwodnego nieprzyjaciela. Wynik okazał się jednak odwrotny, bowiem pakistański okręt podwodny *Hangor* odpalił torpedę, która dosięgła fregatę powodując jej poważne uszkodzenie. Do bazy okręt został odholowany przez *Karchall*. Po remoncie jednostka powróciła do służby. 19 sierpnia 1978, gdy utworzono Indian Coast Guard, *Kirpan* znalazł się wśród okrętów przekazanych nowemu rodzajowi sił zbrojnych przez marynarkę wojenną. Otrzymał nowy numer burtowy 32. Na początku lat 80-tych z okrętu zdemontowano sonar i uzbrojenie ZOP. Wycofany w roku 1987.

Kuthar - Uczestniczył w 1961 roku w operacji „Vijay”. Wchodził w skład 12th Frigate Squadron w ramach Western Fleet i brał udział w wojnie indyjsko-pakistańskiej 1971 roku (d-ca Cdr. U.C. Tripathi). W roku 1978 przekazany w skład Indian Coast Guard (numer burtowy 31), wycofany w roku 1988.

Podsumowanie

Fregaty ZOP typu 14 nad których projektem pracowano przez okres ponad 5 lat, zostały mówiąc ogólnie przeintelektualizowane. Starano się w nich połączyć dość rozbieżne cechy, a mianowicie wyspecjalizowanie

i niskie koszty produkcji. Okręty okazały się w praktyce zbyt delikatne, co oznaczało, że efektywnie mogły operować właściwie jedynie na wodach brytyjskich, a nie przestrzeniach oceanów. Działania na wodach islandzkich związane z ochroną rybołówstwa spowodowały konieczność niezbędnego wzmocnienia konstrukcji ich kadłuba. Zresztą jego niewielkie gabaryty utrudniały by nie powiedzieć uniemożliwiały ich modernizację i przebrojenie. Efektem tego był nader oczywisty, relatywnie krótki, często raptem kilkunastoletniej czas służby operacyjnej fregat typu „Blackwood”. Później jednostki zostały wycofane ze składu floty i skierowane tak naprawdę do zadań pomocniczych bądź do kasacji.

Reasumując typ „Blackwood” nie sprawdził się w praktyce, co niestety nie należało do rzadkości, gdy przyjrzymy się Royal Navy lat 1950-tych. ●

Bibliografia

- Friedman N., *British Destroyers and Frigates – the Second World War and After*, London 2006.
 Hirandandani GM., „*Transition to Triumph. History of the Indian Navy 1965-1975*”, Delhi 2000.
 „Jane’s Fighting Ships 1967-68” pod red. Blackman. R., London 1968.
 „Jane’s Fighting Ships 1971-72” pod red. Blackman. R., London 1972.
 MOORE G., *The BLACKWOOD Class, Type 14 second rate frigates*, „WARSHIP 2001-2002”, pod red. Preston A., London 2002.
 Internet

16. Wg Hiranandani GM., *Transition to Triumph. History of the Indian Navy 1965-1975*, Delhi 2000.

Na zakończenie artykułu portretowe ujęcie indyjskiego *Kuthar* z sierpnia 1959 roku. Również brak uzbrojenia artyleryjskiego.

Fot. zbiory Hartmuta Ehlersa





część III

Kosmiczna flota ZSRR i Rosji

Pierwsze jednostki kosmicznej floty i jej historia

Od drugiej połowy lat 50-tych XX wieku w ZSRR szybko rozwijała się technologia kosmiczno-rakietowa. Dziesiątki instytutów brało udział w projektowaniu i testowaniu prac o tej tematyce. Do kontroli lotów obiektów kosmicznych stworzono kompleks dowodząco-pomiarowy, zawierający Centrum Kontroli Lotów i dużą sieć naziemnych stacji śledzenia. Jednak w celu zapewnienia ciągłej łączności statków kosmicznych z Ziemią, w dowolnym czasie, terytorium kraju było za małe. Obliczenia balistyczne wykazały, że na przykład, od 15-16 dziennych obrotów satelity wokół Ziemi, tylko 6 przechodzi przez wszystkie strefy radiowego zasięgu z terytorium ZSRR. Z konieczności powstało zadanie stworzenia morskich pływających stacji śledzenia. W związku z tym w jednym z podmoskiewskich instytutów naukowo-badawczych zapoczątkowano tematykę opracowania i skonstruowania pływającego centrum śledzenia, przeznaczonego do udziału w prowadzeniu pomiarów na akwenach oceanicznych podczas startów statków kosmicznych i sond międzyplanetarnych.

W krótkim okresie czasu (kwiecień-maj 1960 r.), skierowano pytania o wynajem statków Ministerstwu Marynarki Wojennej i przekształceniu je w pływające stacje pomiarowe. Były to parowce Czarnomorskiej Żeglugi Morskiej *Krasnodar* i *Woroszyłow*, jeszcze przedwojennej budowy i nowo zbudowany parowiec *Dolińsk* Bałtyckiej Żeglugi Morskiej. Przebudowa statków była prowadzona bezpośrednio podczas cumowania w portach handlowych w Odessie i Leningradzie. Każda z jednostek została wyposażona w dwa zestawy stacji radiotelemetrycznych „Trał”, zdolnych do odbierania i rejestrowania dziesiątków parametrów z pokładów obiektów kosmicznych. Do tego czasu, stacje te instalowano tylko w samochodowej wersji, do zmodyfikowania ich do warunków morskich nie było czasu. W związku z tym, nadwozia samochodowe, z zainstalowanym na nich sprzętem, ale oczywiście bez podwozia, opuszczono do ładowni parowców i tam je mocowano. W oddzielnych ładowniach rozmieszczono benzynowe agregaty prądotwórcze dla stacji. Anteny stacji radiotelemetrycznych zostały zainstalowane na górnych mostkach statków.

Nadchodzące starty sond (1960 r.) nie pozostawił czasu na dostawę innych urządzeń, takich jak aparaty dokładnego pomiaru czasu. A bez precyzyjnego pomiaru czasu w systemie jednego czasu, nie mogło być dokładnych pomiarów. Na mocy umowy z twórcami systemów kosmicznych, zdecydowano się przestawić parametry powiązanych systemów pokładowych z system z dokładnością do pół sekundy. Aby to zrobić, w pierwszej parze, wystarczyło użyć dokładnych chronometrów okrętowych z wykorzystaniem krótkofalówki radiowej R-250. Z pomocą tego niezawodnego odbiornika bieg okrętowego chronometru dokładnie powiązano z głównymi oznaczeniami światowego jednolitego czasu. W skład personelu przeznaczonego do pracy w warunkach zagranicznego pływania, skierowano doświadczonych specjalistów. Byli oni zdolni, w zmniejszonej ilości, zabezpieczyć seanse łączności nieodpowiednimi do morskich warunków środkami technicznymi.

W swój pierwszy rejs jednostki pływającego kompleksu śledzenia wyszły 1 sierpnia 1960 roku. Bez uwzględniania załogi, każda wyprawa składała się z 10 osób. Prawie wszyscy z nich byli pracownikami podmoskiewskiego

4 Naukowo-Badawczego Instytutu Ministerstwa Obrony.

W ciągu pierwszego czteromiesięcznego rejsu na statkach była wypróbowana technologia prowadzenia telemetrii w warunkach oceanicznych. Prace nad ważnymi startami pojazdów kosmicznych nastąpiły dopiero w następnym, drugim rejsie atlantyckiego zespołu, który rozpoczął się w styczniu 1961 roku.

W pierwszy rejs parowce *Krasnodar* i *Woroszyłow* (przemianowany w 1962 r. na *Iliczewsk*) wyszły z Odessy 1 sierpnia 1960 roku. *Dolińsk* wyszedł z Leningradu później (30 sierpnia), ponieważ jego szybkość była półtora razy wyższa od prędkości dwóch pozostałych statków. 19 września jednostki przybyły do punktu wyznaczonego do sesji łączności i rozpoczęły szkolenia.

Już na samym początku pojawiły się duże trudności w utrzymaniu kontaktu radiowego z naziemną obsługą kierowania lotami kosmicznym. W niektórych okresach, połączenie było całkowicie zrywane z powodu złych warunków rozchodzenia się fal radiowych. Musiano zamiast radioodbiorników używać różnych stacji radiowych, w tym radiostacji bazy Mirnyj na Antarktydzie. Naziemna aparatura telemetryczna, zainstalowana na statkach, nie została zaprojektowana do pracy w tropikach. W warunkach wysokiej temperatury i wilgotności często psuła się. Trudno było bez specjalnego sprzętu przeznaczonego do warunków tropikalnych, zrobić dużą ilość zdjęć. Podczas szkolenia zdobyto niezbędne doświadczenie i umiejętności w szyb-

kim przekazie informacji, otrzymując cenne wskazówki, które zamierzano wykorzystać w trakcie przebudowy innych jednostek.

Pierwszy rejs trwał do listopada. W procesie szkolenia przećwiczono technologię przygotowania i przeprowadzenia telemetrii na oceanie, jednak seansów łączności z prawdziwymi obiektami nie przeprowadzono. Wszystkie trzy statki wróciły na Morze Czarne - *Dolińsk* do Noworosyjska, *Krasnodar* i *Woroszyłow* do Odessy.

Druga wyprawa rozpoczęła się w styczniu 1961 roku. Zbliżał się start pierwszej na świecie sondy międzyplanetarnej w kierunku Wenus. Parowiec *Dolińsk* udał się do punktu w pobliżu wyspy Fernando Po w Zatoce Gwinejskiej, *Krasnodar* i *Woroszyłow* znajdowały się na trasie lotu stacji kosmicznej „Wenera-1” w pobliżu równika (3-7° szerokości geograficznej południowej).

Praca na oceanie odbyła się 12 lutego. Punkty pomiarowe otrzymały telemetryczne informacje ze stacji międzyplanetarnej. Zdolność udanej pracy stacji pomiarowych znajdujących się na pokładzie statków z obiektami kosmicznymi została potwierdzona w praktyce.

W tym czasie zakończono przygotowania do startu pierwszego statku kosmicznego na świecie z człowiekiem na pokładzie. W centrum sterowania, podjęto decyzję o znacznym zwiększeniu strefy radiowidoczności latającego statku kosmicznego przez kompleks kierująco-śledzący. Do odbierania sygnałów telemetrycznych ze statku kosmicznego miały być wykorzystane trzy morskie punkty pomiarowe, które

znajdowały się na Oceanie Spokojnym oraz trzy morskie punkty pomiarowe na Oceanie Atlantyckim. Szczególnie ważne, było otrzymanie na oceanie informacji telemetrycznych o czasie włączenia i wyłączenia napędu hamującego oraz pracy pokładowych systemów podczas hamowania.

Wyprawa jednostek *Krasnodar*, *Woroszyłow* i *Dolińsk* była powiązana z serią lotów bezzałogowych statków kosmicznych „Wostok”, które poprzedziły rozpoczęcie lotu Jurija Gagarina. Podczas tych startów szczegółowo sprawdzano wszystkie połączenia, związane z wyniesieniem statków kosmicznych na orbitę, a także w zarządzaniu ich orbitalnym lotem i lądowania na Ziemi.

12 kwietnia 1961 roku okrętowe stacje pomiarowe, znajdujące się na trasie kosmicznego lotu nad Atlantykiem i Oceanem Spokojnym, z powodzeniem otrzymały informacje telemetryczne. Były to informacje o pracach pokładowych systemów statku kosmicznego „Wostok”, i naukowe o stanie życia kosmonauty. Informacja została przekazana do Centrum w odpowiednim czasie. Po raz pierwszy na świecie został wykonany załogowy lot kosmiczny. Od tego pamiętnego dnia, już ani jeden start sondy międzyplanetarnej i załogowych statków kosmicznych nie został przeprowadzony bez udziału punktów pomiarowych morskiego kompleksu kierująco-śledzącego.

Po pracy nad kontrolą lotu załogowego statku kosmicznego „Wostok”, statki *Dolińsk*, *Krasnodar* i *Woroszyłow* po-

Woroszyłow, później przemianowany na Iliczewsk - najstarszy statek kosmicznej floty.

Fot. Mike Lennon



wróciły do swoich portów. Z tych trzech statków najdłużej w charakterze punktu pomiarowego pływał *Dolińsk*. Jego ekspedycyjne wyposażenie pomiędzy naukowymi rejsami poddano modernizacji, było ono dla tego okresu rozwoju techniki kosmicznej w pełni nowoczesne.

Podstawowe wymiary statku badawczego *Dolińsk*: długość 139,4 metrów, szerokość 17,7 m. Pełna wyporność wynosiła 8800 ton, zanurzenie - 7,0 m. Napęd główny - silniki wysokoprężne o mocy 6300 KM, prędkość 15 węzłów, zasięg pływania 16 000 Mm. Załoga jednostki liczyła 42 ludzi, a naukowe 16 ludzi. Wyposażenie naukowo-techniczne statku tworzyła stacja do przyjmowania, rejestracji i analizy informacji telemetrycznych i naukowych, sprzęt ujednolicania czasu, aparatura dalekich transmisji radiowych dla wymiany informacji z centrum kierowania lotem.

Instrumenty pomiarowe statku pracowały nieprzerwanie. Często nawet nie było czasu, aby zejść do portów i uzupełnić zapasy. W związku z tym w czerwcu 1962 roku, podjęto decyzję o wydzieleniu do dyspozycji instytutu naukowo-badawczego jeszcze jednego statku - zbiornikowca *Aksaj*. Jego głównym zadaniem było dostarczenie paliwa i wody słodkiej do okrętowych punktów pomiarowych na oceanie.

Zbiornikowiec *Aksaj* w burtowym ujęciu.



***Dolińsk* w ujęciu od dziobu.**

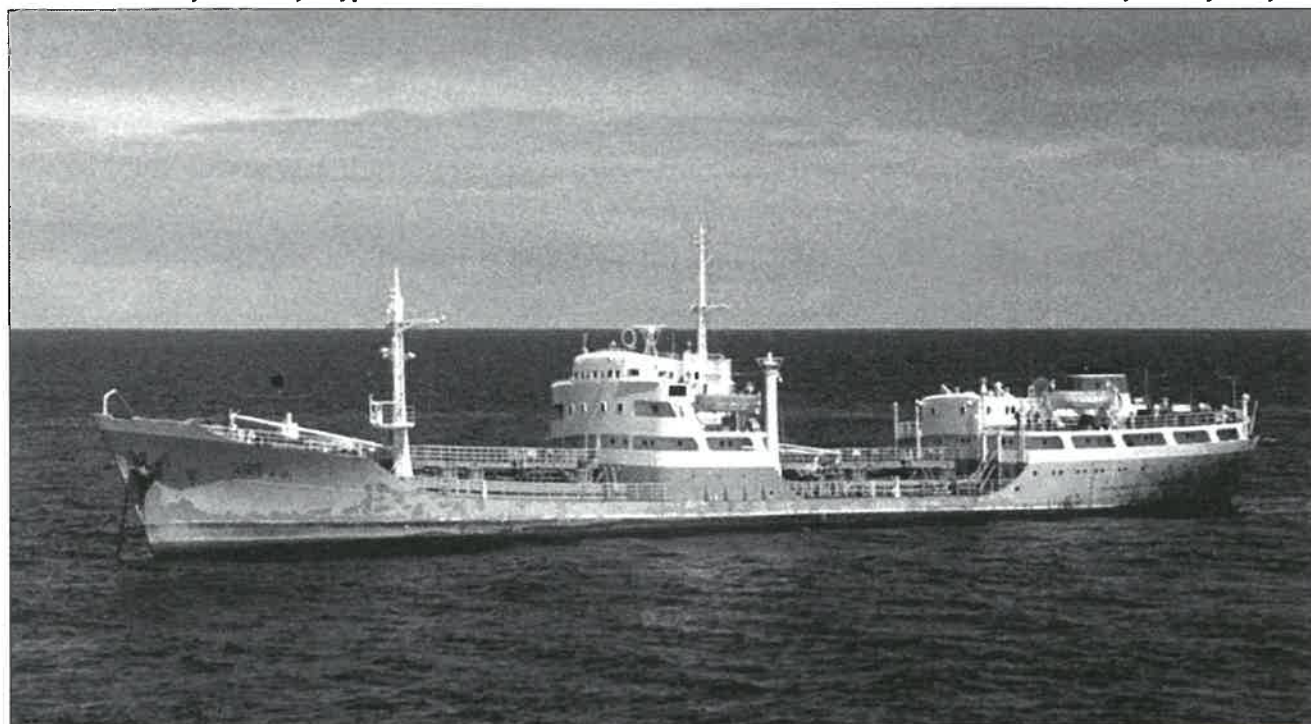
Fot. Moskowskij Muzej morskogo kosmического флота

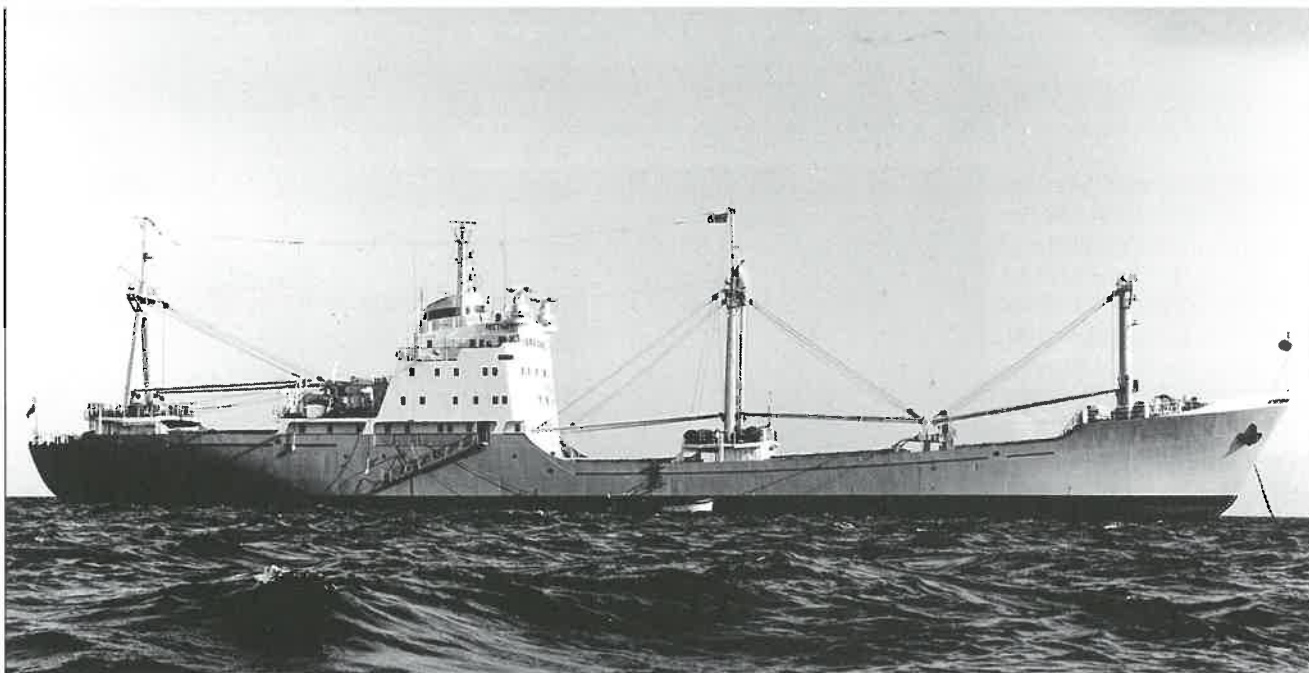
Zbiornikowiec posiadał jako napęd główny silnik wysokoprężny o mocy 2900 KM. Jego długość wynosiła 105,4 m, szerokość 14,8 m, pełna wyporność 5000 ton, zanurzenie 5,0 m. Prędkość - 14 węzłów, zasięg pływania - 10 000 Mm. Załoga statku 39 ludzi. Na *Aksaju* zainstalowano urządzenia do odbioru i przetwarzania danych telemetrycznych oraz sprzęt do ujednolicania czasu. Do ich obsługi służyło 6 ludzi. Tak więc równocześnie z zaopatrzeniem statków badawczych w wodę i paliwo, *Aksaj* mógł

przyjmować informacje telemetryczne z kosmosu.

W pierwszy rejs *Aksaj* wyszedł z Odessy 3 września 1962 roku. Przeszedł przez Kanał Sueski oraz Morze Czerwone na Ocean Indyjski i dalej obok południowego krańca Afryki, na Ocean Atlantycki. Po oddaniu paliwa i wody statkom badawczym i przeprowadzeniu serii seansów łączności z kosmosem *Aksaj* po 3 miesiącach wrócił tą samą drogą do Odessy. Rejs był trudny, ponieważ przez cały czas zbiornikowiec napotykał gwałtowne sztormy.

Fot. zbiory Anatolija Odajnika





Ristna, kolejny statek kosmicznej floty.

Fot. Mike Lennon

Dolińsk, *Krasnodar*, *Iliczewsk* i *Aksaj* prowadziły służbę na oceanie w latach 1965-1973, zabezpieczając starty załogowych i bezzałogowych obiektów kosmicznych. W latach 1965-1966, w celu zastąpienia *Krasnodara* i *Iliczewsk*a, przejęto nowe statki *Ristna* i *Bieżica*.

Bieżica miała wyporność 17 000 t. Jej główne wymiary: maksymalna długość 155,7 m, maksymalna szerokość 20,6 m, zanurzenie przy pełnej wyporności 8,4 m. Prędkość 15,6 węzła, zabezpieczał silnik wysokoprężny o mocy 8750 KM. Zasięg pływania 16 000 Mm. Załoga 44 ludzi, naukowa 16 ludzi.

Główne wymiary *Ristny*: maksymalna długość 105,8 m, szerokość maksymalna 14,6 m. Przy pełnej wyporności 6680 ton statek miał zanurzenie 6,5 m. Główny napęd - Diesel o mocy 3250 KM. Prędkość 13,5 węzłów, zasięg pływania 8500 Mm. Załoga 32 osoby, naukowa 12 osób.

Kosmiczne systemy na *Bieżicy* i *Ristnie* składały się ze stacji do odbioru, rejestracji i przetwarzania informacji telemetrycznych oraz naukowych, a także sprzętu ujednolicania czasu. Stacje te zostały unowocześnio-

ne w porównaniu do zainstalowanych na poprzednich statkach. Nowe, bardziej wydajne przetworniki pozwoliły zwiększyć ilość połączeń z Centrum Kontroli Lotów. Nowe statki wyposażone w urządzenia do klimatyzacji, wentylacji oraz poprawiono warunki chłodzenia urządzeń. Wygodniejsze stały się także pomieszczenia biurowe ekspedycji i znacząco poprawiła się przestronność. W latach 1973-1977 *Dolińsk*, *Ristna* i *Bieżica* zostały zwrócone żegludze cywilnej i wykorzystywane były jako statki towarowe.

Ekspedycje statków *Krasnodar*, *Iliczewsk*, *Dolińsk* i *Aksaj* do 1963 roku formowano z pracowników 4 Instytutu Naukowo-Badawczego Ministerstwa Obrony. Wzrost wymagań wobec kosmicznej aparatury spowodował unowocześnienie organizacji prac.

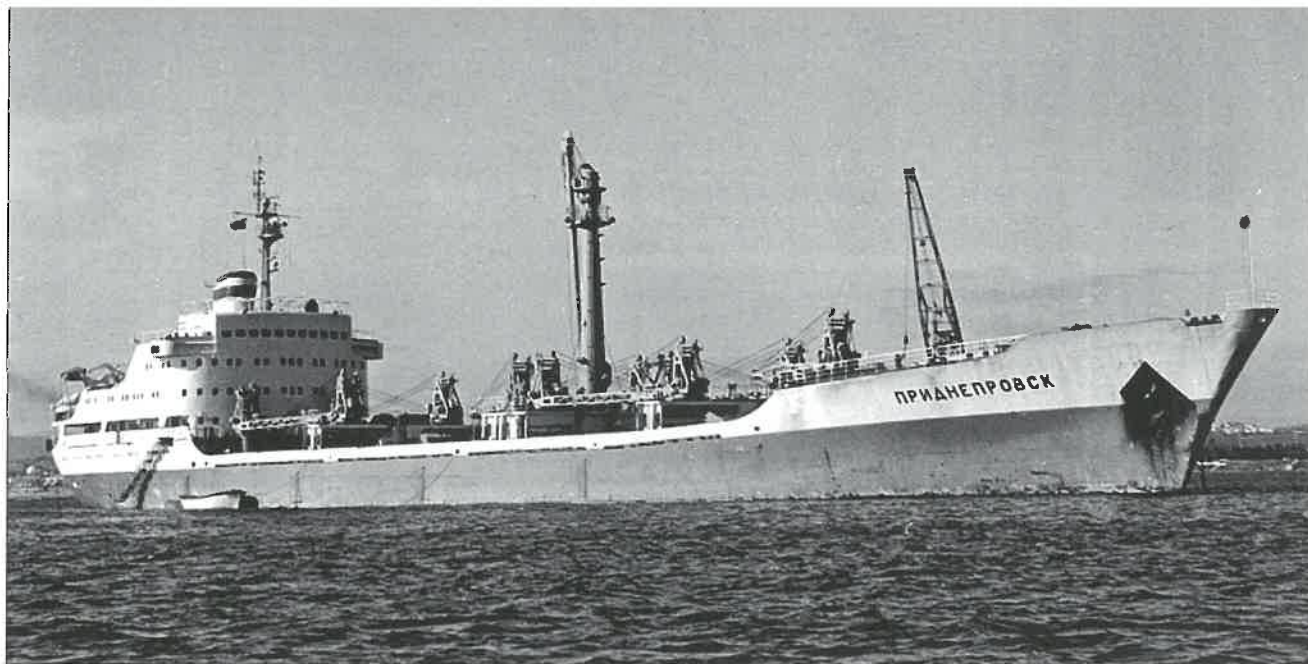
Zgodnie z dyrektywą Sztabu Generalnego z dnia 26 listopada 1962 roku, od następnego roku wszystkie prace związane z tworzeniem ekspedycji, organizacją i przeprowadzeniem pomiarów zostały przekazane kompleksowi kierowniczno-badawczemu (jednostce wojskowej 32103), w ramach której sformowano specjalną jednost-

kę wojskową 26179. Później otrzymała nazwę 9 samodzielny kompleks kierowniczo-pomiarowy (9. OM KIK) w ramach kompleksu sztabowo-pomiarowego. Był on podporządkowany Centralnemu Zarządowi Środków Kosmicznych (CZUKOS, od 1970 - GUKOS) Ministerstwa Obrony ZSRR. Dowódcą tej jednostki został mianowany 26 kwietnia 1963 roku komandor W.G. Bieborodow, który pracował na tym stanowisku do 1983 roku. Wszystkie ekspedycje miały statut samodzielnych jednostek wojskowych (Dyrektywa Sztabu Generalnego № 314/1/00364 ze stycznia 1973 roku).

25 listopada 1966 roku przyjęto Rozporządzenie KC KPZR i RM ZSRR „O zwiększeniu liczby pływających jednostek radiotelemetrycznego kompleksu MO ZSRR”. Zgodnie z tym Rozporządzeniem liczbę statków planowano powiększyć o 5 jednostek. W okresie od marca do czerwca 1967 roku, wszystkie pięć statków przyjęto do służby. Zostały przekazane przez:

- Stocznia Bałtycka przebudowała statek *Gieniczewsk* (projekt 595) na pierwszy morski punkt sztabowo-pomiarowy *Kosmonawt Władimir Ko-*

Dane taktyczno-techniczne	<i>Woroszyłow</i>	<i>Krasnodar</i>	<i>Dolińsk</i>	<i>Aksaj</i>	<i>Ristna</i>	<i>Bieżica</i>
Wyporność	3904 BRT	4121 BRT	8800 t	5000 t	6680 t	17 000 t
Maksymalna długość	110,6 m	113,69 m	139,4 m	105,4 m	105,8 m	155,7 m
Maksymalna szerokość	15,8 m	16,43 m	17,7 m	14,8 m	14,6 m	20,6 m
Zanurzenie	-	6,88 m	7 m	5 m	6,5 m	8,4 m
Moc głównego napędu	-	-	6300 KM	2900 KM	3250 KM	8750 KM
Prędkość	12 w.	12 w.	15 w.	14 w.	13,5 w.	15,6 w.
Rok i miejsce budowy	1924 Wlk. Brytania	1925 Szwecja	1959 Finlandia	1961 Finlandia	1963 NRD	1963 Chersoń
Rok rozpoczęcia służby	1960	1960	1960	1962	1966	1967
Rok wycofania ze służby	1965	1965	1973	1972	1976	1977



Uniwersalny drobnicowiec *Pridneprovsk* typu „Połtawa”. Na kadłubie bliźniaczego *Gieniczewsk* powstał *Kosmonawt Władimir Komarow*.

Fot. Mike Lennon

marow (projekt „Sirius”, główny projektant A.E. Michajłow);

- Stocznia Wyborska przebudowała statki *Kiegiostrow* i *Morżowiec* (projekt 596) na okręty radiotelemetryczne (projekt „Selen-1”, główny projektant P.S. Woznyj);

- Leningradzka stocznia imienia Żdanowa przebudowała statki *Borowicz* i *Niewel* (projekt 596) także na okręty radiotelemetryczne (projekt „Selen-1”, główny projektant P.S. Woznyj).

W organizacji prac nad przebudową jednostek i wejścia ich do służby wio-

dadą rolę odegrali oficerowie CZUKOS i naukowcy z 4 Instytutu Badawczo-Naukowego Ministerstwa Obrony. Ekspedycjami tych okrętowych kompleksów pomiarowych i radiotelemetrycznych dowodzili oficerowie jednostki wojskowej 26179.

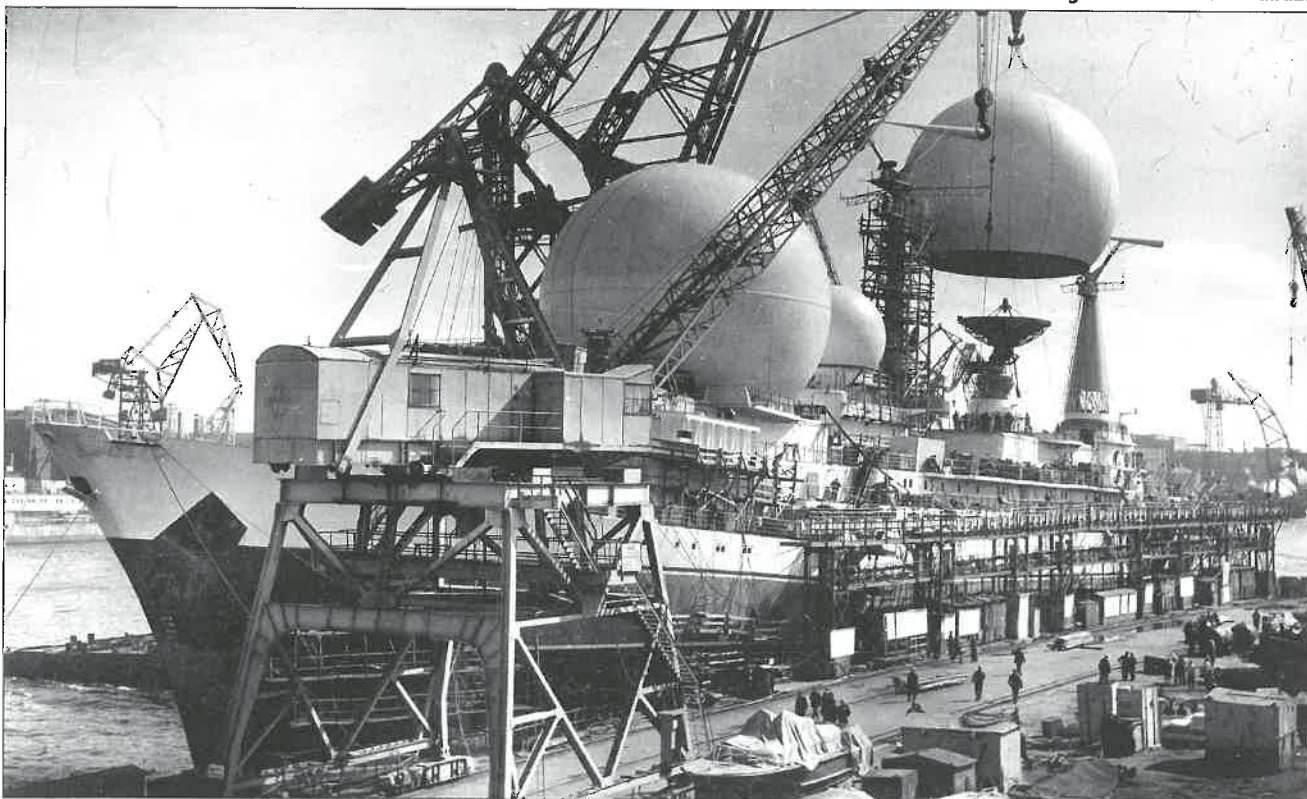
Jednostki OM KIK, pod flagą ZSRR, udawały się w rejs pod przykrywką jednostek zaopatrujących flotę rybacką. Członkowie ekspedycji zapisani byli w składzie załogi, a specjalistyczna technika nie była wykazywana w formularzu jednostek. W wyniku takiej

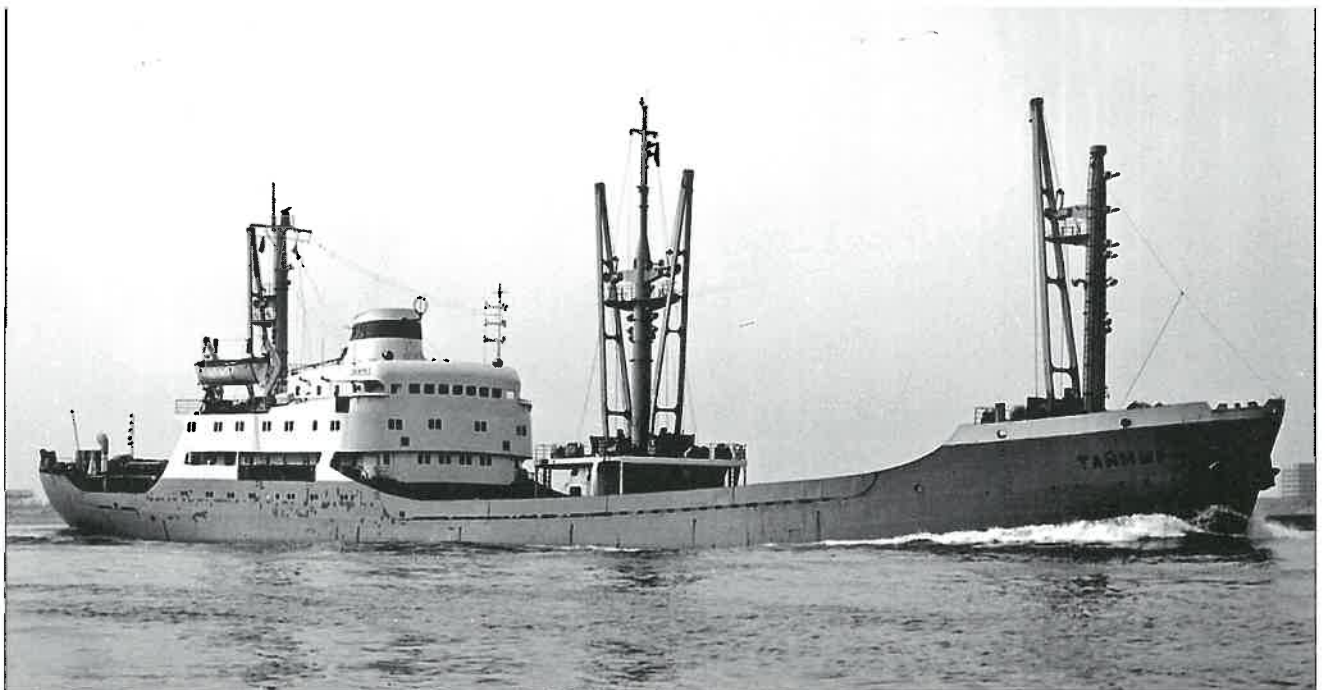
tajemnicy wszelkie wejścia do portu mogły prowadzić do kłopotów i prowokacji. Z tego powodu aresztowano w portach *Iliczewsk*, *Ristna* i *Kiegiostrow*.

W związku z tym, rozporządzeniem Rady Ministrów ZSRR №1356 od dnia 10 lipca 1967 roku wszystkie pływające punkty pomiarowe zostały włączone w skład ekspedycyjnej floty Akademii Nauk ZSRR, zachowując operacyjne podporządkowanie dowództwu Ministerstwa Obrony. Oddziałem Morskich Prac Ekspedycyjnych Akademii Nauk ZSRR w latach

Kosmonawt Władimir Komarow w trakcie budowy w Leningradzie. Widoczny montaż kolistej osłony anteny radioteleskopu.

Fot. grzecznościowo Awiabaza





Drewnowiec Tajmyr typu „Wytegrales”. Na kadłubie takich jednostek powstały 4 jednostki typu „Borowiczi” i później 4 typu „Kosmonawt Władisław Wołkow”.

Fot. Mike Lennon

1951-1986, aż do ostatnich dni swego życia, nieustannie kierował słynny badacz Arktyki I. D. Papanin.

O udziale tych statków w pracach dotyczących rozwoju kosmosu i górnych warstw atmosfery, ogłosił TASS 18 czerwca 1967 roku. Na wszystkich statkach podniesiono proporzec Akademii Nauk ZSRR i we wszystkich stosunkach zewnętrznych z władzami portowymi oraz prasą zaczęto je nazywać statkami badawczymi Akademii Nauk ZSRR. Rozporządzeniem Prezydium Akademii Nauk ZSRR z dnia 4 listopada 1970 roku w Oddziale Morskich Prac Ekspedycyjnych został utworzony „Służba badań kosmicznych” (SKI OMER AN ZSRR).

Morżowiec w trakcie przebudowy w Wyborgu.

Członkostwo w Akademii Nauk ZSRR był jedną z osobiwości służby wojskowej jednostki wojskowej 26179 i nakładało na każdego pracownika ekspedycji zwiększoną odpowiedzialność.

Zgodnie z uchwałą KC KPZR i RM ZSRR z dnia 3 września 1968 roku w okresie od 1970 do 1971 roku, weszły do służby jeszcze dwa morskie kompleksy pomiarowe: *Akademik Siergiej Korolow* - zbudowany przez Czarnomorską Stocznę (projekt *Canopus*) według projektu CKB „Czernomorsudprojekt”, z głównym projektantem S. M. Kozłowem (flaga podniesiona 26 grudnia 1970 roku) i *Kosmonawt Jurij Gagarin*, zbudowany przez Stocznę Bałtycką (projekt „Phoenix”) we-

dług projektu CKB „Bałtsudprojekt” z głównym projektantem D. M. Sołokowem (flaga podniesiona 14 lipca 1971 roku). We współpracy przy tworzeniu obu statków uczestniczyły firmy Ministerstwa Budowy Maszyn, Ministerstwo Komunikacji, Ministerstwo Przemysłu Stoczniewego i Ministerstwa Obrony.

W latach 1975-1979 do służby przyjęto cztery statki badawcze typu „Kosmonawt Władisław Wołkow”, zaprojektowane i zbudowane w Leningradzie (projekt 1929 „Selena-2”, z CKB „Bałtsudprojekt”, główny projektant B. P. Ardaszew).

Pod koniec 1979 roku flota SKI OMER wyniosła 11 statków, bazujących w Leningradzie i Odessie:

Fot. grzecznościowo Awiabaza





Duży zbiornikowiec Geroi Bresta typu „Sofia”. W oparciu o kadłub takiej jednostki zbudowano Kosmonawt Jurij Gagarin. Fot. Mike Lennon

► w Odessie

- Kosmonawt Jurij Gagarin – JW 30108
- Akademik Siergiej Korolow – JW 29508
- Kosmonawt Władimir Komarow – JW 29466

► w Leningradzie

- Borowiczi – JW 300577
- Kiegotrow – JW 40217
- Morżowiec – JW 40215
- Niewiel – JW 29480
- Kosmonawt Władimir Wołkow – JW 49517
- Kosmonawt Paweł Bielajew – JW 49504
- Kosmonawt Georgij Dobrowolskij – JW 5994
- Kosmonawt Wiktor Pacajew – JW 59945

Kosmonawt Jurij Gagarin w trakcie budowy w Leningradzie.

Zarządzaniem tej potężnej floty, koordynacją jej działań z naziemnymi punktami i dowodzeniem zajmował się sztab SKI OMER. Pierwszy naczelnikiem SKI OMER (w latach 1951-1986) był dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego Iwan Dmitrijewicz Papanin. Pierwszym dowódcą JW 26179 (PTK, OPIK, 9-ty OM KIK, w latach 1963-1983) był komandor Witalij Giergijewicz Biezborodow.

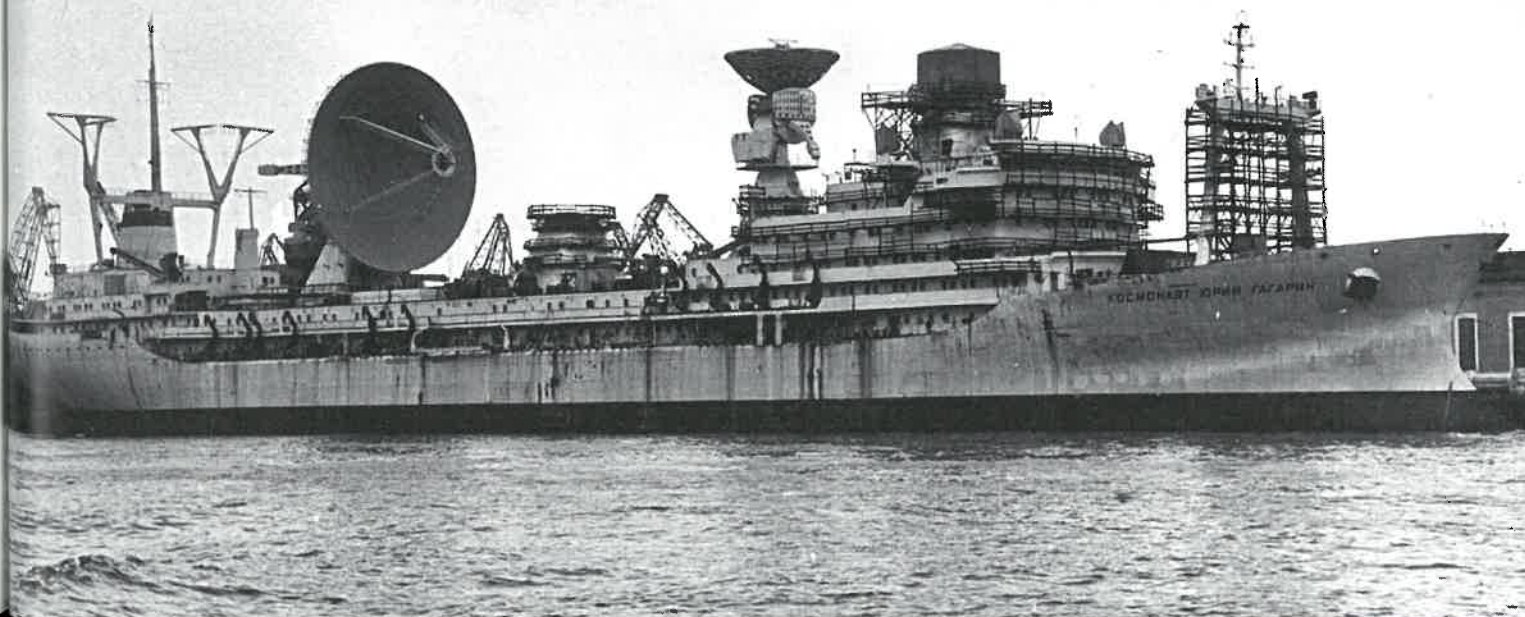
Statki kosmicznej floty miały cztery podstawowe zadania:

1. *Łączność z załogami statków kosmicznych.* Aby kontrolować poczynania załogi, w celu wymiany informacji i przekazywania transmisji z orbity do Centrum Kierowania Lotu i kosmonautami, znajdującymi się na

pokładach statków kosmicznych, wymagane były kanały słownego i radiowego przekazu, a także kanały przyjęcia i przekazu telewizyjnego obrazu. Wyposażone w stacji UKF i łączności satelitarnej, jednostki SKI OMER były w stanie utrzymać te kanały.

2. *Zarządzanie.* Statek kosmiczny umieszczony na orbicie, musi być kierowany. Sterowanie może odbywać się bez udziału załogi, automatycznie, poprzez określony program, lub zdalnie sterowany przez wysyłane komendy radiowe. Jednocześnie takie komendy przygotowane w Centrum Kierowania Lotem były retransmitowane na pokład obiektu przez naziemne i morskie punkty pomiarowe. Tymi komendami korygowano orbitę statku kosmicznego.

Fot. Natan Masłowatij, zbiory Anatolija Odajnika



go i jego orientację w przestrzeni, wysyłano impuls do lądowania na Ziemi oraz wiele innych. Komendami naziemnymi sterowano też włączenia i zmiany parama terów aparatury elektronicznej, włączano zapasową aparaturę przy awariach.

3. *Pomiar trajektorii.* Potrzebne były pomiary trajektorii dla obliczania parametrów orbity sondy i przewidywania jej ruchów, a w konieczności sterowanie jej lotem. Dla pomiaru trajektorii wykorzystywano dane uzyskane z kilku punktów pomiarowych. Ważne było, aby mieć dokładne współrzędne tych samych elementów. Morskie punkty pomiarowe były w stanie wykonać zadanie pomiarów trajektorii dzięki systemom precyzyjnego pozycjonowania i stabilizacji.

4. *Telemetria pomiaru.* Telemetria – to odbiór i przetwarzanie danych o stanie systemów znajdujących się na pokładzie statku kosmicznego, o trybie ich pracy, zdrowiu kosmonautów itp. W procesie wchodzenia statku kosmicznego na orbitę i kontrolowania go podczas lądowania lub przyspieszeniu telemetrycznych kanałów na i z jego pokładu płyną informacje o czasie włączenia i wyłączenia silnika oraz orientacji urządzenia w przestrzeni. Dane telemetryczne w połączeniu z wynikami obliczeń trajektorii pozwalały na większą kontrolę nad ruchem statków kosmicznych, na przykład bardziej precyzyjnie określić

czas i miejsce jego lądowania na Ziemi. Poza strefą widoczności radiowej z Ziemi w nienormalnych lub awaryjnych sytuacjach na pokładzie statku kosmicznego, mógł wysłać komendy przygotowujące do lądowania w wyznaczonym punkcie.

Cała historia radzieckiego programu kosmicznego była ściśle związana ze wsparciem „morskiej floty kosmicznej”. Celem „wielkich” odeskich statków było zarządzanie statkami kosmicznymi, trajektoriami i pomiarami telemetrycznymi, wspieranie komunikacji z załogami statków kosmicznych i satelitami. Zadaniem jednostek leningradzkich – telemetria i wsparcie łączności.

W latach funkcjonowania SKI OMER jej statki badawcze pracowały na oceanach Atlantyckim, Indyjskim i Spokojnym. Przedmiotem ich prac były wieloletnie stacje orbitalne „Salut” i „Mir”, statki kosmiczne „Sojuz”, „Sojuz-T”, „Sojuz-TM”, statki transportowe „Progress”, liczne satelity (zarówno wojskowe jak i cywilne), satelity komunikacyjne, rozpoznania, systemy pozycjonowania GLONASS, rakieta nośna „Energia” i wahadłowiec „Buran”.

Wykonując zadania związane z badaniem technologii kosmicznej, takich jak bezzałogowy orbitalny samolot odrzutowy BOR-4 i wahadłowiec „Buran”, jednostki SKI OMER współpracowały z wyspecjalizowanymi okrętami WMF ZSRR – okrętami Państwowej Ekspedycji Hydrograficznej

i okrętami poszukująco-ratowniczymi Floty Czarnomorskiej WMF ZSRR. Obszary ich pływania obejmowały Atlantyk, Ocean Indyjski i Pacyfik, a także wiele mórz śródlądowych. Najczęstsze rozmowy z kosmosem prowadzono z Północnego i Środkowego Atlantyku, Zatoki Meksykańskiej, Morza Karaibskiego i Morza Śródziemnego. Można określić przybliżone granice obszarów nawigacji: od szerokości - 65° północnej do 60° południowej, a długości – od 115° wschodniej do 85° zachodniej, od Islandii na północy do przylądka Horn na południu.

Dla ekspedycji wychodzących z Odessy typowa była trasa: Odessa – cieśniny Bosfor i Dardanele – Morze Śródziemne – Ocean Atlantycki – Wyspy Kanaryjskie – Kuba – Morze Karaibskie – Zatoka Meksykańska – północna część Oceanu Atlantyckiego. Długość tej trasy to około 10 000 mil.

Dla jednostek, wychodzących w rejsy z Leningradu, typowa była inna trasa: Leningrad – Morze Bałtyckie – Morze Północne – kanał La Manche – Ocean Atlantycki – Wyspy Kanaryjskie. Dalej trasa rozwidlała się: Zatoka Gwinejska – Ocean Indyjski (lub przez Kanał Sueski – Morze Czerwone); Środkowy i Południowy Atlantyk – Ziemia Ognista – Ocean Spokojny; Kuba. Największa odległość wzdłuż morskiej trasy od Leningradu wynosiła ponad 10 tysięcy mil. Podczas jednego rejsu statki przechodziły zwykle około 30-40 tysięcy mil.

Akademik Siergiej Korolew zbudowany w Nikołajewie. Fotografia z końcowego okresu służby.

Fot. U.S. Navy





Kosmonawt Paweł Bielajew w latach 80-tych.

Fot. Moskowskij Muzej morskogo kosmicheskogo flota

Przykładem operacji kosmicznej floty ZSRR na szeroką skalę może być zabezpieczenie lądowania na Ziemi statku „Sonda-5” w 1968 roku. 18 września „Sonda-5” obleciała księżyc i skierowała się w stronę Ziemi, a 21 września lądowała. O 16:00 wydano ostatnie polecenie. Nadajnik telemetryczny musiał odebrać impuls od programatora, nad biegunem południowym i przekazać informację, którą powinny przejąć statki badawcze, rozstawione na 68° długości wschodniej, od Wysp Kerguelena oraz pomiędzy 50° szerokości południowej i 12° szerokości północnej, obok wyspy Sokotra. Na samym południu, obok Wysp Kerguelena stał *Niewiel*. Na 66°48' E i 31°33' S dryfował *Borowicz*. Współrzędne *Morżowca* to 65°30' E i 17°00' S, a *Bieżycy* - 58°08' E i 11°24' N. Statki badawcze współpracowały z okrętami WMF. Cztery okręty służby poszukująco-ratowniczej - *Tosnolies*, *Wyborglies*, *Suzdaliac* i *Swirliec* były wyposażone w radio-techniczne środki poszukiwań, śmigłowce Ka-25, systemy podnoszenia na pokład wodujących sond, ich zamocowania i zabezpieczenia. W skład związku wchodziły również okręty oceanograficzne *Wasilij Gołownin*, *Siemion Dieżniew*, *Andriej Wilkicikij*, *Fiodor Litke*, zbiornikowiec *Hanoi*, okręt-baza *Kotielnikow*. Działaniami zespołu kierował dowódca eskadry okrętów ratowniczych kontradmirał W.M. Leonienkow. Dla poszukiwań z powietrza wydzielono samolot Tu-95RC z Floty Północnej. W sumie

w zabezpieczeniu poszukiwań i ratowaniu „Sondy-5” wzięło udział około 20 jednostek floty. Rozmieszczono je wzdłuż 68° południka, wzdłuż prognozowanej trajektorii spadku. Każdemu okrętowi przydzielono indywidualny obszar poszukiwania 300 x 100 mil.

Do macierzystych portów jednostki floty kosmicznej powróciły w lutym 1969 roku, wcześniej pracując nad bezzałogowym statkiem kosmicznym „Sojuz-2”, załogowymi „Sojuz-3”, -4 i -5”, wykonując trzecią korektę oraz zapewniając odbiór telemetry z „Sondy-6”, która przeprowadziła kontrolowane zejście na terytorium ZSRR.

„Pierestrojka” i późniejszy upadek Związku Radzieckiego zadał zdecydowany cios niegdyś potężnej kosmicznej flocie. W 1989 roku rozwiązano ekspedycję „małych” statków projektu „Selen-1”. W 1990 roku statki te sprzedano na złom.

W 1989 roku, wycofano ze składu OM KIK i sprzedano nowemu właścicielowi - „EKOS-Konwersja” statek badawczy *Kosmonawt Władimir Komarow*. W 1994 roku statek został sprzedany na złom w Alang (Indie). W latach 1991-94 powróciły ze swoich ostatnich rejsów pozostałe jednostki i na długo postawiono je unieruchomione.

W dniu 04.01.1995 roku, zgodnie z zarządzeniem Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych Federacji Rosyjskiej № 314/3/012 z dnia 26.01.95 roku zakończono finansowanie OM KIK. SKI OMER przestała istnieć. W 1995 roku

statki *Kosmonawt Władisław Wołkow*, *Kosmonawt Paweł Bielajew*, *Kosmonawt Gieorgij Dobrowolskij* i *Kosmonawt Wiktor Pacajew* zostały przeniesione z Ministerstwa Obrony do Rosyjskiej Agencji Kosmicznej (Rosawiakosmos).

W 1996 roku statki *Kosmonawt Jurij Gagarin* oraz *Akademik Siergiej Korolow*, odziedziczone po upadku Związku Radzieckiego, w 1991 roku przekazano Czarnomorskiej Żegludzie Morskiej (Ukraina), zmieniły nazwy na *Agar* i *Oroł*. Następnie zostały sprzedane na złom w Alang (Indie).

W 1999 roku, podjęto kroki zmierzające do udziału statku badawczego *Kosmonawt Gieorgij Dobrowolskij* w projekcie „Morskij start” (Sea Launch). Na statku zamontowano specjalistyczną aparaturę i rozpoczęto przygotowania do wyjścia w rejs, ale do niego nie doszło.

W 2000 roku wypłynęły na złomowanie *Kosmonawt Władimir Wołkow* i *Kosmonawt Paweł Bielajew*, a w 2006 roku - *Kosmonawt Gieorgij Dobrowolskij*. Do tej pory nadal istnieje tylko jeden statek „morskiej floty kosmicznej” - *Kosmonawt Wiktor Pacajew* stojący w porcie w Kaliningradzie jako eksponat w Muzeum Światowego Oceanu. Na pokładzie jednostki częściowo zachowano urządzenia do odbioru danych telemetrycznych i znajdujący się na jego pokładzie pracownicy NPO Techniki Pomiarowej (miasto Korolow) kontynuują prace nad odbiorem informacji telemetrycznych i zabezpie-

Główne dane techniczne jednostek służby kosmicznej					
Nazwa	Morżowiec (1967)	Kosmonawt Władimir Wołkow (1977)	Kosmonawt Władimir Komarow (1967)	Akademik Sergiej Korolow (1970)	Kosmonawt Jurij Gagarin (1971)
Zarejestrowana klasa	UL*R 4/1 S	KM*L1 [1]	L*R 4/1 S	LE* 4/1 S [2]	LE*R 4/1 S ekspedyc.
Długość między pionami, m	113,0	113,0	140,0	167,9	214,0
Szerokość, m	16,7	16,7	23,0	25,0	31,0
Wysokość burty na śródkręciu, m	8,3	10,8	14,8	15,7	15,4
Średnie zanurzenie, m	4,67	6,56	8,60	7,93	8,50
Pełna wyporność, t	6100	8950	17 850	21 250	35 400- 45 000*
Prędkość, węzły	15,6	14,7	15,8	17,5	18,0
Autonomiczność, doby	90	90	120	120	130
Zasięg pływania, mile	9000	16 000	19 000	22 500	20 000
Liczbaność załogi i obsługi, ludzie	89	139	239	307	348
Główny napęd:					
Typ	Diesel 9DKRN 50/110	Diesel 9DKRN 50/110	Diesel 6DKRN 74/160	Diesel 8DKRN74/160-2	Turbina PTU-TS-2
Moc, kW	3825	3825	6620	8826	13 975
Liczba śrub	Jednośrubowe				
Moc elektrowni, kW	1500	2490	3600	4200	7500
Wydajność chłodzenia tys. kcal/h	720	1150	1800	3300	5700
Liczba poziomów pokładu	1-dziób, 3-rufowe	4	5	5	4
Przedziały wodoszczelne	7	7	15	13	10
Balast, t:					
stały	0	1230	1560	0	0
stały zapas wody	209	377	0	1209	9500
przyjęta woda	975	0	0	993	10 790
Przeznaczenie początkowe	Drewnowiec	Drewnowiec	Drobnicowiec	Drobnicowiec	Zbiornikowiec

*) Pełna wyporność obejmuje wagę stałą płynnego balastu około 9600 ton, niezbędną do zapewnienia jego zdolności do pływania, przy pracy czterech wysokopolożonych anten o średnicy 25 i 12 m. Podczas rejsu balast jest uzupełniany w miarę zużycia zapasów paliwa i wody przy 6-miesięcznej autonomii.

czaniu łączności ze statkami kosmicznymi, w tym z międzynarodową stacją kosmiczną. Rozporządzenie Ministra Kultury RF z 24.07.2015 *Kosmonawt Wiktor Pacajew* został ujęty w wykazie zabytków kultury, podlegających ochronie państwa.

Znaczenie floty dla badań kosmicznej przestrzeni jest bezcenne. W jej historii nie było przypadku, żeby jakieś nieprawidłowości na orbicie przeszły niezauważone, a ich przyczyna nieznaną. Jest jeden wyjątek - zejście z orbity statku kosmicznego „Sojuz-11” i śmierć jego załogi. Wtedy w krytycznej sytuacji, zespół kontroli lotów nie zdążyła rozmieścić jednostek w określonych punktach Atlantyku i komunikacja z statkiem została przerwana podczas jego upadku.

Przez wiele lat, aż do wczesnych lat 90-tych, flota przeprowadzała prawidłowo swoje zadania. Następnie większość statków została wycofana i złomowana, co miało negatywny wpływ na realizację programu kosmicznego

go Rosji. Pozostałe cztery statki zostały w 1996 roku przeniesione do Rosyjskiej Agencji Kosmicznej, ale i tak pozostawały bez zajęcia.

To właśnie wtedy, w 1996 roku, zakończyła się niepowodzeniem misja międzyplanetarnej stacji „Mars-96”. W tym rejonie Atlantyku, gdzie statek badawczy zwyczajowo monitorował atmosferę, nie miał kto przyjąć informacji, ponieważ gotowy do działania statek *Kosmonawt Wiktor Pacajew* nie wyszedł w morze. W górnej części atmosfery doszło do katastrofy. Naziemny punkt pomiarowy nie wiedząc, że stacja nie jest na wyliczonej trajektorii, nie był w stanie skorygować kierunku anteny odbiorczej i otrzymać zestawu danych wystarczających do analizy oraz korekty lotu. Podczas trzeciego okrążenia „Mars-96” spłonął w atmosferze. Przyczyn katastrofy nie ustalono. Taki był wynik braku statku pomiarowego we właściwym czasie i we właściwym miejscu. Podobny przypadek miał miejsce w 2012 roku z międzyplanetarnym stat-

kiem kosmicznym „Fobos-Grunt”. Żaden z naziemnych punktów pomiarowych w Rosji nie uzyskał informacji ze statku. Wiarygodnych danych na temat tego, co spowodował awarię nie uzyskano. Szef Rosyjskiej Agencji Kosmicznej założył działania celowe lub przypadkowe na statek podczas przelotu nad zachodnią półkulą.

Historia potwierdziła prawidłowość obliczania S.P. Korolewa o możliwościach pływających punktów pomiarowych. Teraz widzimy, że w sytuacji awaryjnej, gdy nie ma niezawodnych środków łączności ze statkami kosmicznymi istnieje zawsze ryzyko jego utraty, nie otrzymując koniecznych informacji, aby zapobiec takim sytuacjom awaryjnym w przyszłości.

(ciąg dalszy nastąpi)

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Dariusz Kołodziejczyk
Korekta Marek Supłat



Była czwarta rano...

Niedawno spotkałam jednego ze swoich znajomych. Porozmawialiśmy trochę o tym i owym. Tak się złożyło, że wspomnienia zeszły na lata osiemdziesiąte gdy odbywał zasadniczą służbę wojskową na okręcie szkolnym „Gryf”. Kolega barwnie opowiadał o swoich przeżyciach z tamtych lat. Jego opowieść wydała mi się bardzo interesująca, więc za jego przyzwoleniem, pozwoliłam sobie przenieść ją na papier.

Trzydzieści pięć lat temu, 13 grudnia, zimową nocną ciszę przerwał przeraźliwy sygnał dzwonka okrętowego. Czwarta rano. Alarm bojowy. Wszyscy migiem zajęliśmy swoje stanowiska bojowe. Staliśmy przy kei w porcie wojennym. Co się dzieje? Ćwiczenia? Wojna? Przecież alarm bojowy o 4. nad ranem i w dodatku niezapowiedziany to niecodziennosc, więc coś się musi dziać. Okręt był gotowy do wyjścia w morze. Każdy był na swoim stanowisku. Co nastąpi? Burza myśli pełnych niepokoju, wizja wojny pojawiła się w głowie każdego z nas.

Po dwóch godzinach wielkiej niepewności zgonili nas wszystkich do messy. Włączono nam telewizor. Co się dzieje? Wzrok nas wszystkich skierowany był na postać generała Wojciecha Jaruzelskiego. Stan wojenny? Jaka wojna?

Z kim? Niektórzy mieli lada moment iść do cywila, a teraz? Od tej

pory zaczęła się dla nas nowa rzeczywistość. Odwiedzali nas oficerowie z WSW, rozmawiali, pytali o różne rzeczy: jaka atmosfera panuje na okręcie? Kto z nas ma rodzinę na zachodzie? i takie inne sprawy. Marynarze, którzy byli członkami ZSMP (Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej) i dodatkowo kandydatami na członków PZPR (Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej) zostali oddelegowani do służby w terenie. Zasilili oni tzw. Wojskowo-Milicyjne grupy operacyjne.

Ja zostałem jako ten „nieoperacyjny”.

Pierwszy miesiąc stanu wojennego był najgorszy. Przerażała ta cisza, ten brak wiadomości z zewnątrz, ten bezruch... Codziennie to samo: pobudka, służba, śniadanie, wachty, szkolenia polityczne. Staliśmy w porcie. Po miesiącu rutynowych, czasem monotonicznych czynności okręt nasz wpłynął do stoczni remontowej. Od tej pory dostaliśmy nowe zadania: warta na bramie stoczni. Każdy wartujący dostał broń i 3 magazynki ostrych. Rozkaz był jednoznaczny i bezwzględny: jeżeli będzie atak na bramę, to masz strzelać. Jeśli ty nie będziesz strzelać, to ciebie zastrzelą; jak ty nie wykosisz, to ciebie wykoszą. Stojąc na warcie wyobrażaliśmy sobie: a jak rzeczywiście ktoś zacznie nacierać? Czy wtedy będę

musiał strzelać? A jak w tłumie pojawi się ktoś, kogo znam? Przecież jesteśmy w stanie wojennym, jesteśmy w zupełnie innej, aniżeli dotąd relacji, mamy inne, niecodzienne zadania. Czasem nasza wyobraźnia była zbyt śmiała. Wyobrażaliśmy sobie, że lada moment natrze na bramę cały tłum. Te wizje podczas długich godzin stania był koszmarem. Tak było od warty do warty.

W stoczni remontowej spędziliśmy ponad miesiąc. Później zaczęliśmy wypływać w morze. W ramach ćwiczeń strzelaliśmy do makiet. To były ćwiczenia artyleryjskie. Podczas takiej „strzelaniny” miałem zadanie specjalne: wykręcać klosze z lamp – taki był hałas i trzęsienie, że szklane klosze by tego nie wytrzymały. Wśród nas byli także marynarze z bratnich krajów: ci z Libii mieli swoich szefów i tylko tych słuchali. Mieli też własnego kucharza. Pamiętam, że często jedli baraninę, pili colę i palili marlboro. Pamiętam też ich charakterystyczny zapach pomieszany z zapachem perfum z ówczesnych peweksów. Ich przeciwieństwem, co do wyglądu i zachowania byli Wietnamczycy – bardzo grzeczni i spokojni.

* * *

Atmosfera na okręcie w pierwszych miesiącach stanu wojennego była

iecie rodzinna. Naprawdę było tak jakoś inaczej, jak to mówili marynarze. Wtedy każdy „banior” – marynarz, zarówno ten młody, jak ten stary banior (rok służby), czy „kątowy” (1,5 roku służby na łajbie) albo też „dzia-dek” – rezerwista (po 3 latach służby) był traktowany dość przyjaźnie. Kadra wychodziła i przychodziła po cywilnemu. Zaczęli nawet mówić do marynarzy po imieniu. Coś jakby się zmieniło, zniknęła taka „sztywność” między kadrą, a nami – marynarzami. Pewnie nas wszystkich połączyła ta niepewność jutra. Przedtem bywało różnie... Niejeden z nas dostał niezły wycisk. Pamiętam jak podczas rejsu na pełnym morzu, w czasie sztormu, kiedy pełniłem wachtę na mostku - zauważyłem dziwnie zachowującą się postać... Ktoś stał przechylony przez reling i oddawał „hołd Neptunowi”. Po chwili rozpoznałem go. Był to mat, który na naszym okręcie odbywał praktyki, bo miał zostać zawodowym marynarzem. Ja i wielu moich kolegów marynarzy zapamię-

taliśmy go jako „sadystycznego, gnębiącego” nas mata. Widząc go w takiej sytuacji, pomyślałem sobie: a widzisz jak to jest. Nie zawsze tak różowo, nie zawsze ty masz władzę i możesz gnębić podległych sobie ludzi. Dopadło i ciebie – pomyślałem. W mojej głowie zrodziła się myśl: a co by było gdybym tak podszedł do ciebie z tyłu i tak po prostu wyrzucił za burtę. Teraz ja mam nad tobą władzę. Może byś sobie przypomniał o ludzkim traktowaniu ludzi? Nie zrobiłem tego. Moje wrodzone człowieczeństwo nie pozwoliło mi na to.

Po trzech miesiącach służby dostałem przepustkę. Miałem dość swojego marynarskiego stroju, zwanego kocem. Nawiasem mówiąc - nikt z nas tego munduru nie uwielbiał. Grube, sukienne spodnie i sukienna bluza. Jedynie czapka z odsłoniętymi uszami była dobra w lecie, zakała okazała się zimą. W takim stroju latem lepiej nie wychodzić. Tak więc chcąc odpocząć od tego nie zawsze wygodnego stroju przebrałem się u mojego

wója w cywilne ciuchy. Skutek tego okazał się fatalny dla mnie. Na ówczesne czasy – lata osiemdziesiąte (każdy młody chłopak był w wojsku) wyróżniłem się szybko w tłumie. Zdradziły mnie ogolona twarz i krótkie włosy... Nastąpiła natychmiastowa kontrola WSW. Zawieziono mnie po marynarski mundur i odstawiono do jednostki. Nazajutrz

stanąłem do raportu. Dostałem 10 dni ancla. Znowu nowy porządek dnia: 05:00 rano pobudka plus praca, śniadanie o 08:00, a później to już czynności do końca dnia – szorowanie korytarza, sprzątanie terenu, wożenie węgla itp. Z perspektywy lat wspominając, to były często zadania irracjonalne, niepotrzebne, no ale trzeba było mieć zajęcie. Miejsce aresztu też znacznie różniło się od normalności: metalowe łóżko zamknięte w ścianie, koc i poduszka oraz mały okrągły stolik. Nie wiem do czego. Po anclu znowu wróciłem do służby na okręcie, by odsłużyć szaczątny obowiązek. ●

Gryf przy swoim macierzystym pirsie w bazie Gdynia-Oksywie.

Fot. Stanisław Pudlik





Nowe rosyjskie małe kutry bojowe

15 sierpnia 2013 roku OAO „Leningradzka stocznia Pella” (miasto Otradnoje, obwód Leningradzki) zwodowała prototypowy kuter projektu 03160 *Raptor*, zbudowany na zlecenie WMF Rosji. Pod koniec grudnia 2015 roku „Pella” przekazała właścicielowi – Ministerstwu Obrony Federacji Rosyjskiej – ósmy kuter tego typu.

Projekt został opracowany w KB JSC „Leningradzkiej stoczni Pella” na zlecenie WMF Rosji. Według niepotwierdzonych doniesień środków masowego przekazu, kuter został zaprojektowany we współpracy ze szwedzką firmą Dockstavarvet i jest to faktycznie licencjonowana modyfikacja szeroko znanego *Strb 90H* (CombatBoat 90) tej spółki. Jednakże *Raptor* różni się znacznie od prototypu, posiada większe wymiary i moc silników, wzmocnione uzbrojenie itp.

Należy zauważyć, że rosyjskie siły bezpieczeństwa, wcześniej wykazały zainteresowanie rodziną kutrów *Strb 90H/CB90*. Od 2004 do 2012 roku Federalna Służba Bezpieczeństwa nabyła 11 kutrów typu *IS16MII*, będących przerobioną wersją bojowych *Strb 90H/CB90* i przeznaczonych do wykorzystania przez siły bezpieczeństwa oraz organizacje cywilne. Dwa z nich zostały wysłane z Moskwy na Morze Czarne, gdzie zapewnić miały bezpieczeństwo podczas Zimowych Igrzysk Olimpijskich -2014 w Soczi i zabezpieczały wizytę prezydenta Putina w Sewastopolu 8 maja 2014 roku.

Kutry *Raptor* są przeznaczone do działań w strefie przybrzeżnej mórz, cieśninach i rzekach, podczas dnia i nocy, w maksymalnej odległości od miejsca bazowania do 100 mil.

Główne zadania kutrów projektu 03160:

- szybki transport i desant na nieprzygotowanym brzegu ponad 20 ludzi z uzbrojeniem i amunicją;
- patrolowanie obszarów wodnych;
- zapewnienie bezpieczeństwa okrętów i statków na niechronionych redach;

- wykrywanie, przechwycenie i zatrzymanie małych celów;
- zabezpieczenie działań jednostek specjalnego przeznaczenia;
- realizacja prac poszukiwawczych i ratowniczych;
- ochrona miejsc bazowania WMF.

Główne dane techniczne kutrów projektu 03160

Maksymalna długość, m	16,9
Maksymalna szerokość, m	4,1
Wysokość od linii podstawowej, m	3,5
Maksymalne zanurzenie, m.....	0,9
Pełna wyporność, t	23
Moc głównych silników, KM	2 x 1150
Prędkość, węzły:	
Najwyższa	48
na wysokości fali 2,5 m	28
na wysokości fali 4,5 m	20
Morska dzielność, pkt	5
Zasięg pływania przy prędkości ekonomicznej, mile ...	300
Żałoga, ludzie	2
Personel specjalny, ludzie	20
Uzbrojenie	1 x 14,5 mm, 2 x 7,6 mm

Kadłub kutra został wykonany z wysokowytrzymałego „morskiego” stopu aluminium, spawanego. Nadbudówka z dwoma stanowiskami dla członków załogi przesunięta do dziobu, jest wyposażona w urządzenia nawigacyjne, obserwacji i komunikacji, zdalnego sterowania silników głównych i pędników strugowodnych oraz systemu kierowania ogniem modułu bojowego „Uprawa-Kord”. Przedział desantowy z amortyzowanymi siedzeniami dla 20 osób znajduje się na środku łodzi. Do lądowania desantu służy specjalna dziobowa rampa, a także górne i tylne luki przedziału

Budowa kutrów projektu 03160				
Nazwa	Numer stocznioowy	Wodowanie	Wejście do służby	Uwaga
P-274	701	15.08.2013	05.03.2015	Flota Czarnomorska
P-275	702	17.06.2014	05.03.2015	Flota Czarnomorska
P-276	703	2014	05.03.2015	Flota Czarnomorska
P-281	704	2014	25.03.2015	Flota Bałtycka
P-280	705	-	19.08.2015	Flota Bałtycka
P-344	706	-	10.08.2015	Flota Bałtycka*
P-838	707	2015	09.12.2015	Flota Czarnomorska
P-845	708	14.11.2015	25.12.2015	Flota Czarnomorska

*Bazuje w Moskwie, przy moło Krajowego Centrum Kierowania Obroną Federacji Rosyjskiej, na rzece Moskwa. Nie uzbrojony, pomalowany na biało.

desantowego. Ważne części kutra, takie jak nadbudówka i przedział desantowy, posiadają pancerną osłonę klasy 5 i 5a z trójwarstwowych paneli (materiał aluminiowo-ceramiczno-polimeryczny), wytrzymujący przebiecie kulą kalibru 7,62x54. Iluminatory wykonane są ze szkła kuloodpornego grubości 39 mm.

Układ napędowy składa się z dwóch silników wysoko-prężnych Caterpillar C18 i dwóch pędników strugowodnych KaMeWa Twin 36A3. Diesle sześciocylindrowe, czterokusowe, z gazo-turbinowym doładowaniem i pośrednim chłodzeniem powietrza, o mocy do 1150 KM przy 2300 obr/min. Masa suchego silnika 1860 kg, a jednostkowe zużyciu paliwa 222,7 g/kWh. Zainstalowane na jednostce urządzenie nawigacji radiowej spełnia normy dla obszaru nawigacyjnego A1+A2. Do obserwacji otoczenie służy radar „Nautilus” i system elektrooptyczny FLIR.

Sprzęt kotwiczny składa się z kotwicy rufowej z syntetycznym łańcuchem i elektrycznym kabestanem, natomiast ratunkowy – z czterech tratw pneumatycznych.

Głównym uzbrojeniem *Raptora* jest uniwersalny, zdalnie sterowany moduł bojowy „Uprawa-Kord” produkcji NPO „Karat”. W skład modułu wchodzi 14,5 mm karabin maszynowy Władimirowa KPWT, stabilizowany żyroskopowo moduł elektro-optyczny (GOEM) z kolorowy-

Kuter P-275 w Cieśninie Kerczyńskiej, 23 kwietnia 2016 roku.

mi obrazami telewizyjnymi i termowizyjnymi, laserowym podświetlaczem celów i systemem kierowania ogniem. Zestaw „Uprawa-Kord” jest w stanie wykryć cele przy hałasie, obliczyć trajektorię celów i korygować ogień z poprawkami na czynniki zewnętrzne. Zasięg wykrycia celów wynosi 3 km, odległość strzału do nawodnych i naziemnych celów – 2000 m, powietrznych – 1500 m. Szybkostrzelność teoretyczna – 550/600 wystrzałów/min., bojowa – 70-80 wystrzałów/min. Przewidziano również instalację dwóch 7,62-mm karabinów maszynowych 6P41 „Pieczenieg” na obrotowych podstawach.

Prototypowy kuter projektu został zwodowany 15 sierpnia 2013 roku, a do 27 sierpnia zakończył próby cumownicze. Od listopada w Noworosijsku kuter rozpoczął szeroko zakrojone próby morskie, a 5 marca następnego roku podpisano akt o przyjęciu w skład Floty Czarnomorskiej kutrów z numerami budowy 701-703.

30 czerwca 2014 potwierdzono, że pomiędzy stoczną „Pella” a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej podpisano umowę na budowę *Raptorów*, w której stocznia zgodziła się dostarczyć 4 kutry w 2014 roku i 4 kutry w 2015 roku.

W maju 2016 roku w ramach Państwowego Planu Obrony na lata 2016-2018 została podpisana kolejna umowa na budowę takich kutrów dla WMF Rosji.

Fot. grzecznościowo Awiabaza





Kuter BK-16 projektu 02510.

Fot. grzecznościowo Awiabaza

Czarnomorskie *Raptory* według mediów są częścią Oddziału sił antydywersyjnych i środków Noworosyjskiej WMB i 338-ego morskiego rozpoznawczego punktu specjalnego przeznaczenia GRU Sztabu Generalnego Ministerstwa Obrony RF (Sewastopol). Bałtyckie „drapieżniki” bazują w Kronsztadzie.

Według niepotwierdzonych doniesień rosyjskich mediów, 8 maja 2016 roku przeszedł przez Bosfor w kierunku Syrii KIL-158 Floty Czarnomorskiej z dwoma *Raptorami* na pokładzie. Kutry te mogą być wykorzystywane do antydywersyjnej ochrony rosyjskiego bazy morskiej w Tartusie i innych miejsc na wybrzeżu objętej długoletnią wojną Syrii.

Na odbywającej się w maju 2014 roku w Moskwie wystawie „Kompleksowe bezpieczeństwo – 2014” OAO (Spółka Akcyjna) „Stocznia Rybińska” (część grupy kompanii „Euroyachting”, w której pakiet kontrolny posiada OAO „Koncern Kałasznikow”) po raz pierwszy przedstawiła doświadczalny wizerunek szybkiego kutra desantowego projektu 02510 BK-16. Projekt opracował „Euroyachting”, z udziałem w pracach projektowych kompanii „Sea Tech”, pod oczywistym wpływem szwedzkiego *Strb 90H* (Combat Boat 90).

W lipcu 2015 roku, na Siódmym Międzynarodowym Pokazie Floty MBMS-2015 w Sankt-Petersburgu odbyła się prezentacja jednej grupy bojowej kutrów, opracowanej z inicjatywy „Euroyachtingu” wraz ze specjalistami ze służb bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej. Składała się ona z kutra desantowego BK-16, kutra desantowo-szturmowego BK-10 i opancerzonego kutra wsparcia ogniowego BK-9.

Kuter BK-16 przeznaczony jest do wykonywania takich samych zadań, jak *Raptor*. Jego kadłub wykonany jest ze spawanego stopu aluminium. Najważniejsze części kadłuba są opancerzone, iluminatory wykonane są ze szkła kuloodpornego. Przedział desantowy z amortyzowanymi siedzeniami dla 19 osób znajduje się w środkowej części kutra. Do desantu sił specjalnych służy dziobowa rampa, a także górny i tylny luk przedziału desantowego.

Układ napędowy składał się z dwóch silników wysoko- i średnio- i niskoprężnych, pracujących na pędnikach strugowodnych. Sprzęt kotwiczny składa się z rufowej kotwicy z łańcuchem i windą kotwiczną, a ratowniczy z dwóch nadmuchiwanych tratw ratunkowych. Kuter wyposażony jest w nowoczesne systemy nawigacji, komunikacji i nadzoru, w tym radar i system FLIR. W części rufowej znajdują się składane podpory, umożliwiające bezpiecznie zainstalowanie kutra na pokładzie statku lub na ziemi.

Główne dane techniczne projektu 02510 BK-16

Pełna wyporność, t	20,5
Maksymalna długość, m	15,0
Szerokość, m	3,8
Wysokość gabarytowa (do nadbudówki), m	3,35
Zanurzenie, m	0,9
Silniki	2 Diesle Seatek (Włochy)
Napęd	2 pędniki
Maksymalna prędkość, węzły	40
Zasięg pływania (20 węzłów), mile	400
Załoga, ludzie	2
Siły specjalne, ludzie	19

Możliwe dalsze warianty załadunku kutra.

• Pierwszy:

- 2 członków załogi
- 19 żołnierzy desantu na indywidualnych siedzeniach w desantowym przedziale;
- 5 żołnierzy grupy wsparcia na otwartym pokładzie;
- 2 rannych na tymczasowo zainstalowanych noszach Paramedic;
- 6 wspierających ewakuację żołnierzy na tymczasowo ustawionych siedzeniach.

• Drugi:

- 2 członków załogi;
- 19 żołnierzy desantu na indywidualnych siedzeniach w desantowym przedziale;

- 5 żołnierzy grupy wsparcia ogniowego na otwartym pokładzie;
- 4 rannych na tymczasowo zainstalowanych noszach Paramedic;
- 3 wspierających ewakuację żołnierzy na tymczasowo ustawionych siedzeniach.

• Możliwe modyfikacje:

- stanowisko dowodzenia w miejscami pracy dla 9 operatorów;
- medyczny z modułami reanimacyjnymi dla ewakuacji poszkodowanych;
- przeciwpożarowy;
- nurkowania.

Na *BK-16* można ustawić nowy zdalnie sterowany, stabilizowany żyroskopowo, automatyczny bojowy moduł MBDU wykonany przez koncern „Kałasznikow”. Moduł jest w stanie wykryć i atakować cele podczas dnia i nocy w każdych warunkach pogodowych. Możliwość prowadzenia automatycznego dodatkowo wybranego ruchomego celu i zapamiętania do 10 nieruchomych celów pozwala MBDU na wykonywanie szerokiego zakresu zadań. Możliwa jest instalacja czterech rodzajów uzbrojenia: karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm (200 pocisków) lub 7,62 mm (500 pocisków), granatnika 30 mm typu AG-17A (100 wyrzutów), a także nowego 40 mm automatycznego granatnika (100 wyrzutów).

Kąt odchylenia obrotowej platformy modułu w poziomie wynosi 360°, w pionie od -20° do +70° i prędkości kątowej 60° na sekundę. Urządzenie jest wyposażone w ukazujące cele wideokamery szerokiego i wąskiego polu widzenia, termowizjer, dalmierz laserowy oraz filtry poprawy jakości obrazu w nienormalnych warunkach obserwacji. Maksymalna zmierzona odległość do celu wynosi 2500 m.

Ponadto, można ustawić 4 karabiny maszynowe kalibru 7,62 mm (po dwa na każdej burcie) oraz wyrzutnie pocisków kierowanych („Kornet”, itp.). Kuter może przewozić do czterech min morskich. Uzbrojenie może zmieniać się w zależności od zadania.

Na pokładzie kutra można szybko uruchomić bezzałogowy aparat latający (BPLA) – zwiadowcę lekkiej klasy ZALA 421-16EM produkcji firmy ZALA Aero Group (część koncernu „Kałasznikow”). Start odbywa się za pomocą elastycznej kaptuły lub ręcznie, lądowanie – na spadochronie lub w sieci.

Możliwość przesyłania obrazu wideo w czasie rzeczywistym, w promieniu 25 km pozwala na zapewnienie ciągłego monitorowania obiektów, określania współrzędnych docelowych i automatycznie towarzyszyć im do przejścia operacyjnego przez służby bezpieczeństwa.

System optyczno-elektroniczny BPLA pozwala z wysokości do 1 kilometra, określić liczbę osób w grupie i kolor ich ubrania. Kompleks kuter-dron pozwala szybko wybrać bezpieczne miejsce desantu, a także koordynację działań całej grupy i każdego żołnierza w czasie transportu desantu. Jeśli jest to konieczne BPLA jest wyposażony w dodatkowe urządzenie umożliwiające w razie wodowania aparatu, utrzymać się na niej co najmniej pięć minut.

Główne dane techniczne BPLA ZALA 421-16EM

Zakres działania wideo/radiowe kanały, km 25/50
Czas trwania lotu, godziny 2,5

Maksymalna wysokość lotu, m 3600
Rodzaj silnika/śmigła elektryczny/pchające
Prędkość lotu, km/h 65-110
Maksymalna masa startowa, kg 6,5
Masa ładunku, kg do 1

W listopadzie 2014 roku kuter *BK-16* został zabrany do Sewastopola dla przeprowadzenia testów. Po pomyślnym zakończeniu cyklu testów prototypowy kuter projektu 02510 (numer seryjny 01, nazwa stoczniowa projektu *BK-16*), rozkazem Głównodowodzącego WMF Rosji został przyjęty w skład floty jako kuter desantowy *D-296* i służy w składzie jednostek specjalnego przeznaczenia. Drugi szybki kuter desantowy tego projektu, zbudowany przez OAO „Stocznia Rybińska” na zlecenie Ministerstwa Obrony Rosji zbudowano 3 czerwca 2015 (numer seryjny 02). Wszedł w skład w Floty Czarnomorskiej.

Oprócz *BK-16* Stocznia Rybińska oferuje kuter szturmowo-desantowy *BK-10* i opancerzony kuter wsparcia ogniowego *BK-9*.

Kuter desantowy BK-10

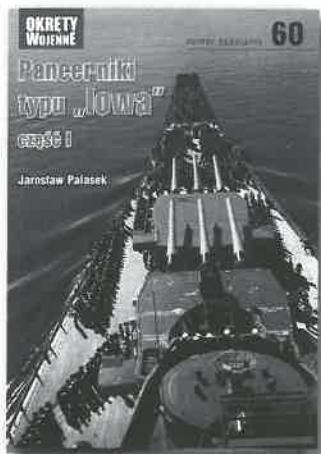
Projektant „Euroyachting” udział w projekcie „Sea Tech”, budowa „Stocznia Rybińska”, 2013 r.

Szybki kuter desantowo-szturmowy projektu *BK-10* zbudowano na zlecenie rosyjskiej marynarki wojennej i ma on służyć w składzie specjalnych oddziałów: dla przeprowadzania operacji wojskowych w strefie przybrzeżnej, wysadzenia desantu na nieprzygotowanym brzegu, walki z piractwem i terroryzmem oraz udziału w akcjach specjalnych. Kuter może być wyposażeniem okrętów desantowych. W stacjonarnej wariacie na nim można umieścić dwa karabiny maszynowe kalibru 7,62 mm. Wyposażenie łodzi obejmuje ploter, system nawigacyjny GLONASS i echosonde.

Długość gabarytowa/maksymalna, m 10,5 / 9,5
Szerokość gabarytowa/maksymalna, m 3,8 / 2,9
Wysokość burty na śródokręciu, m 1,37
Zanurzenie, m 0,65
Wyporność, t 4,5
Moc zaburtowych silników, KM 2 x 300

Szybki desantowo-szturmowy kuter otwartego typu projektu *BK-10*. Fot. Wodnyj Transport





Polecamy najnowszą monografię
z serii Okręty Wojenne numer specjalny 60

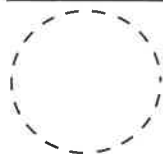
Pancerniki typu „Iowa”, część I

cena: 55 zł + 5,90 zł przesyłka polecona

120 stron + 1 rozkładówka z 2 planami w skali 1:400,
9 rysunków kolorowych, 97 fotografii czarno-białych,
2 fotografie kolorowe, 44 rysunki, 42 tabele

Dowód/pokwitowanie dla odbiorcy

nr rachunku odbiorcy	
ING Bank Śląski S.A./Tarn. Góry	
nr rachunku odbiorcy od	
94105013861000000200866507	
odbiorca	
WYDAWNICTWO OKRĘTY WOJENNE	
ul. KRZYWOUSTEGO 16	
42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
kwota	
wpłata za następujące tytuły	
zleceniodawca	



Opłata

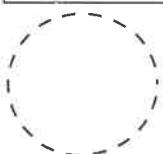
Polecenie przelewu / wpłata gotówkowa

nazwa odbiorcy	
WYDAWNICTWO „OKRĘTY WOJENNE”	
nazwa odbiorcy od	
ul. KRZYWOUSTEGO 16, 42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
nr rachunku odbiorcy	
94105013861000000200866507	
nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata)	
nazwa zleceniodawcy	
nazwa zleceniodawcy od	
Wpłata za następujące tytuły	
pieczęć, data i podpis(z) zleceniodawcy	

odcinek dla banku odbiorcy

Dowód/pokwitowanie dla odbiorcy

nr rachunku odbiorcy	
ING Bank Śląski S.A./Tarn. Góry	
nr rachunku odbiorcy od	
94105013861000000200866507	
odbiorca	
WYDAWNICTWO OKRĘTY WOJENNE	
ul. KRZYWOUSTEGO 16	
42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
kwota	
wpłata za następujące tytuły	
zleceniodawca	



Opłata

Polecenie przelewu / wpłata gotówkowa

nazwa odbiorcy	
WYDAWNICTWO „OKRĘTY WOJENNE”	
nazwa odbiorcy od	
ul. KRZYWOUSTEGO 16, 42-605 TARNOWSKIE GÓRY	
nr rachunku odbiorcy	
94105013861000000200866507	
nr rachunku zleceniodawcy (przelew) / kwota słownie (wpłata)	
nazwa zleceniodawcy	
nazwa zleceniodawcy od	
Wpłata za następujące tytuły	
pieczęć, data i podpis(z) zleceniodawcy	

odcinek dla banku odbiorcy

DRODZY CZYTELNICY!

Za pośrednictwem niniejszego blankietu można zaprenumerować kolejne numery magazynu „Okrety Wojenne” oraz nabyć nowości i tytuły archiwalne naszego wydawnictwa. Niniejszy blankiet można opłacić na pocztę w banku lub drogą elektroniczną.

„Okrety Wojenne” na 2017 rok można zamawiać pojedynczo (cena 26 zł), opłacić prenumeratę: dwuletnią nr 141-152 (cena 300 zł), roczną nr 141-146 (cena 150 zł), lub półroczną nr 141-143 (cena 75 zł). Podane ceny zawierają również koszty wysyłki.

Na odwrotnej stronie blankietu w rubryce „Tytuły” prosimy koniecznie wpisać zamawiane pozycje oraz ich ceny. Prosimy o czytelne wypełnienie blankietu oraz podawanie KODU POCZTOWEGO. „Okrety Wojenne” w prenumeracie są tańsze niż w sprzedaży detalicznej. Nie ponosimy odpowiedzialności za błędnie lub nieczytelnie wypełnione blankiety.



Pancerniki typu „Iowa”, cz. I
cena 55,00 zł + 5,90 zł

Wielka wyprzedaż!



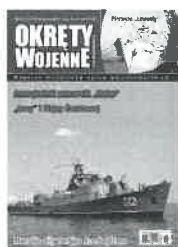
Cesarstwo Japonii, t. I
cena 20,00 zł
+ 8,30 zł przesyłka polecona



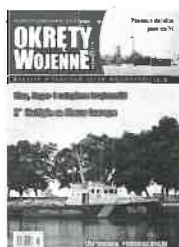
Z dziejów floty brytyjskiej
cena 20,00 zł +
8,30 zł przesyłka polecona



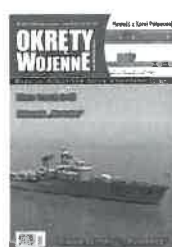
Kamuflaż okrętów U.S. Navy, cz. I
cena 27,00 zł
8,30 zł przesyłka polecona



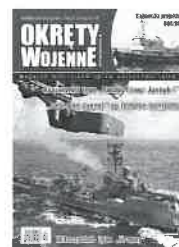
Okrety Wojenne nr 122
cena 14,00 zł



Okrety Wojenne nr 128
cena 14,00 zł



Okrety Wojenne nr 128
cena 14,00 zł



Okrety Wojenne nr 131
cena 14,00 zł

Prędkość maksymalna, węzły	40
Prędkość eksploatacyjna, węzły	28
Zasięg, mile.....	200
Dzielność morska, punkty.....	4
Ładunek, ludzie.....	12
Materiał burty.....	stop aluminiumo-magnezowy

Opancerzony kuter wsparcia ogniowego BK-9

Budowa – „Stocznia Rybińska”, 2013 r.

Długość, m.....	9,9
Szerokość m.....	3,07
Wysokość, m.....	3,2
Zanurzenie, m.....	0,65
Wyporność, t:	
- pełna z opancerzeniem.....	7,4
- pełne, bez opancerzenia	6,5
- standardowe, bez opancerzenia	5,0
Prędkość, węzły:	
- maksymalna	40
- ekonomiczna.....	22
Załoga, ludzie.....	2
Siły specjalne, ludzie.....	9
Zasięg pływania, mile.....	400
Moc silników, KM.....	2 x 370
Pędniki	2 pędniki strugowodne

BK-9 został zaprojektowany do przemieszczania się z prędkością do 40 węzłów i wysadzania na brzeg oddziału desantowego (do 10 ludzi). Na dziobie BK-9 może być zainstalowany moździerz, szybkostrzelne małokalibrowe działko, wielkokalibrowy karabin maszynowy lub granatnik dla ogniowego wsparcia desantu.

Dyrektor generalny koncernu „Kałasznikow” Aleksiej Kriworuczko tak powiedział o nowych kutrach koncernu:

„Na Międzynarodowym Pokazie Floty MBMS-2015, pokazemy grupę kutrów, która jest w rzeczywistości próbką nowego uzbrojenia. Te wielofunkcyjne kutry, opracowane zostały z własnej inicjatywy i w ścisłej współpracy z ekspertami ze służb specjalnych Rosji”.

Według Aleksieja Kriworuczki każdy z kutrów można przeksztaltować do specyficznych wymagań i misji bojowych. Ponadto na jednostkach przewidziano możliwość umieszczenia dronów wywiadowczych i nowoczesnych systemów uzbrojenia, w tym zdalnie kierowanego modułu. Zestawy uzbrojenia są wymienne i mogą być montowane w ramach konkretnych zadań specjalnych.

Techniczna możliwość rozwijania prędkości do 40 węzłów i gwarantowany zasięg pływania do 400 mil pozwala kutrom na skoordynowane prace nad realizacją jednej misji bojowej, zapewniając szybkie lądowanie oddziału desantowo-szturmowego na nieprzygotowanym brzegu, wsparcie ogniowe dla działań sił specjalnego przeznaczenia i piechoty morskiej oraz operacyjne wypełnianie patrolowych, dywersyjnych i przeciwdywersyjnych operacji. Kutry mogą być dokompletowane zestawami uzbrojenia do konkretnych wymagań i zadań.

Na Międzynarodowym Pokazie Floty MBMS-2015 został zademonstrowany także szybki opancerzony kuter desantowo-szturmowy *Striż-4-IDSZ*, zbudowany przez kompanię „Triumf” (Sankt-Petersburg).



Kuter BK-9 na Międzynarodowym Pokazie Floty MBMS-2015
Fot. Wodnyj Transport

Główne dane techniczne desantowo-szturmowego kutra *Striż-4-IDSZ*

Długość gabarytowa, m	9,77
Szerokość gabarytowa, m	2,8
Wysokość burty na środku, m.....	1,3
Zanurzenie, m	0,45
Pełna wyporność, t	5
Prędkość, węzły	45
Moc stacjonarnego silnika, KM.	440
Pędnik	pędnik strugowodny Hamilton HJ
Dzielność morska, punkty	4
Załoga/liczba pasażerów, ludzie	1/8
Miejsca sypialne, sztuki.....	4
Zasięg pływania, mile	250
Opancerzenie, klasy	I-III

Kuter *Striż-4-IDSZ* wykonany jest z odpornego na korozję stopu aluminiumo-magnezowego marki 1561 (w większości paneli). Osobliwość stosowanego materiału – wykorzystanie ognioodpornego pokrycia kadłuba walcowanymi arkuszami, które w porównaniu ze spawanymi i nitowanymi zwiększa wytrzymałość kadłuba o 30%. To pomaga zwiększyć okres służby kadłuba (o ponad 30 lat).

Kuter desantowo-szturmowy *Striż-4-IDSZ* wykonywany jest opancerzonego litego zestawu klas I-III. Rozważano możliwość umieszczenia broni automatycznej o kalibrze do 12,7 mm i granatnika AGS-17 (AGS-30). Kuter *Striż-4-IDSZ* ma zamkniętą sterówkę, dziobową kajutę dla odpoczynku załogi, kambuz, lodówkę, system monitoringu radiacyjnego, latrynę. Stacjonarny Diesel i pędnik strugowodny pozwalają niezawodnie pracować też w płytkiej wodzie. Możliwy jest wariant kutra dla prac w cienkim lodzie.

W celu zwiększenia niezatapialności, a także tworzenie sprzyjających warunków przy falowaniu, na burtach kutra *Striż-4-IDSZ* umieszczono nadmuchiwane burty, wykonane z wytrzymałych materiałów syntetycznych. Dostępność nadmuchiwanych burt jest niezbędna do przeprowadzenia operacji ratunkowych w wodzie – nawet przy umieszczeniu 5 ludzi na jednej burcie, kuter nie obraca się i nie ma większego skreśłu niż 17°. ●

Tłumaczenie z języka rosyjskiego
Dariusz Kołodziejczyk
Korekta Marek Supłat



Morski punkt sztabowo-pomiarowy *Kosmonawt Władimir Komarow*.

Fot. Muzej morskogo kosmicheskogo flota



Morski kompleks pomiarowy *Akademik Siergiej Korolow*.

Fot. Muzej morskogo kosmicheskogo flota



Morski kompleks pomiarowy *Kosmonawt Jurij Gagarin*.

Fot. Muzej morskogo kosmicheskogo flota